"А У КОГО СВОЁ О ВАЗЕ МНЕНЬЕ, МЕНЯ ВОЗЬМЁТ, БЫТЬ МОЖЕТ, НА ПОРУКИ..."

Ольга Кучкина, "золотое перо России", как называют ее читатели и коллеги по журналистскому цеху, однажды рассказала со страниц "Комсомолки", что есть у нее работающий на АВТОВАЗе товарищ, которому там дали прозвище Павка Корчагин. А еще сообщила, что в душе этот "Павка" с мальчишеских лет обожает Остапа Бендера, считает его своим любимым литературным героем. За что в свое время изрядно пострадал: сам директор школы вызывал "на ковер".

Фамилия не пошла впрок – характер Павки Бендера, или Остапа Корчагина (как вам будет угодно), только заматерел. Много лет спустя, когда "мальчишке" стукнуло далеко за 50, про него сочинили эпиграмму:

Давно он страсть одну имеет –
Начальство языком отбрить.
Все трудности преодолеет,
Чтоб неприятность получить...

Товарищ спецкора "Комсомольской правды" – это **Юрий Кузьмич Целиков**. Между прочим, нашей газетой он не менее любим, хотя далеко не все его журналистские проекты смогли реализоваться на страницах "ВА". Тем не менее дружбой с этим человеком мы дорожим всегда. Всякий, кто знает его, а это читающая, слушающая и думающая публика, подтвердит: в нем действительно странным образом совместилось несовместимое: бесстрашие – до безрассудства, по обывательским меркам; искренность, которая заставляет идти на самые опасные вазовские амбразуры, – и хитрость, лукавство, авантюрность, благодаря которым взята не одна высота... Задушевность, лиричность (давно дружит с **Еленой Камбуровой**, благодаря ему она и в Тольятти приезжает, с **Евтушенко**, **Шаинским**, с **Никитиными** и другими известными бардами) – и резкость до оскорбительности. Если видит несправедливость, так припечатает словом – не отстрешься.

14 января зам. главного инженера управления техобслуживания АВТОВАЗа Ю.К.ЦЕЛИКОВ, отдав родному заводу день в день 35 лет жизни, ушел на пенсию.

Как полагается в таких случаях – краткий экскурс в биографию ветерана. Сам Кузьмич сократил ее до одного предложения: "Родился – учился –работал –женился – приехал на ВАЗ; до пенсии дожил – и вот весь рассказ".

Впрочем, можно и другой расклад привести. Родился он в 41-м, в вагоне-теплушке, в котором семья была отправлена в эвакуацию из Воронежа. Школу окончил в Куйбышеве и решил "без бумажки" стать образованным человеком. Вместо института занялся самообразованием, а работать пошел на завод им.Масленникова учеником токаря. Ему повезло – попал в бригаду коммунистического труда, когда это движение только-только зарождалось. Повезло и на действительно прекрасных наставников, которые убедили, что диплом – вовсе не лишнее приложение к судьбе. Повезло и еще кое в чем – выходцу из **такой** бригады Куйбышевский индустриальный институт засчитал год обязательного производственного стажа за два.

А потом шесть лет на машиностроительном заводе в Пермской области, патенты на изобретения, медаль ВДНХ, медаль "За доблестный труд"... Но у лауреата – изобретателя-медалиста семья, двое детей, нужна квартира. Друзья по институту позвали на ВАЗ. Так в трудовой книжке Юрия Целикова появилась запись о назначении мастером входного контроля СКП.

Это была еще та школа! Надо ли говорить, что нередко приходилось и дневать, и ночевать на заводе. Юрий Кузьмич вспоминает:

– Мне очень нравилось в сборочно-кузовном. Я там почти ежедневно общался с самыми крупными руководителями ВАЗа: Поляковым, Башинджагяном, Житковым... Сейчас вазовских менеджеров такого уровня только по телевизору и увидишь.

С тех пор он остается идеалистом корчагинского разлива, когда все отрадное, все истинное в твоей личной судьбе связано с прикосновением к общему делу, к тому, что превышает твои личные расчеты. Когда в общей судьбе участвуешь, сопереживая, надеясь, мечтая, с честным желанием и без всякой выгоды для себя лично.

– ***Задор и энергия, которые нами владели в те времена, и сейчас ощущаются в ветеранах,*** – утверждает Кузьмич. – ***Я верую, что наш завод никогда не потонет. Он может сесть на мель, ведь мелких мест по стране много, может подзалететь, пустить пузыри – но его все равно спасут. Пока живы люди, соприкасавшиеся с Поляковым, Житковым, Исаковым, Каданниковым, Николаевым, – завод будет держаться даже на автопилоте. И я это вам докажу на простом примере. 3 января дежурил по заводу с 16.00 до 24 часов: праздничный ремонт шел, как часы, никаких сбоев!***

Но вернемся к его жизненному раскладу. Не прошло и года, как институтский товарищ перетянул в строящийся головной центр запчастей. Здесь, как и каждому настоящему вазовскому ветерану, пришлось хлебнуть строительного ремесла. Более того, оно стало его основным делом, хотя должности назывались по-разному: начальник бюро складирования, зам. начальника цеха, техотдела, исполнял обязанности главного инженера, зам. директора по строительству... Строительного диплома, естественно, не было, зато какие "профессора" в учителях – **Н.Я.Штрих**, **В.Б.Старобинский**, **Л.В.Затуловский**...

Потом ВАЗ начал строить спецавтоцентры по всей стране, и Кузьмичу пришлось помотаться по Союзу. Как не вспомнить, к примеру, что нынешний олигарх и закордонный министр **Бадри Патаркацишвили** нередко сидел за рулем машины, в которой возил Целикова по объектам во время строительства межреспубликанского Центра запчастей в Рустави...

4 сентября 86-го в Московской дирекции судьба сталкивает его нос к носу с **В.В.Каданниковым**. Целиков не растерялся и пошутил:

– Владимир Васильевич, а мне сон был, что я строю НТЦ...

– Сон в руку.

Через месяц Каданников предложил ему написать свое видение применения на строительстве НТЦ опыта, наработанного при возведении ЦЗЧ-2. Такая пояснительная записка была подана, к ней прилагался эпиграф "Мы наш, мы новый миф построим!". Каданников насупился: ты чего издеваешься над партийным гимном? Кузьмич тут же нашелся:

– ***"Миф" расшифровывается как мода, инжиниринг, фантазия!***

К счастью, у Владимира Васильевича с юмором всегда было хорошо. А документ оказался более чем серьезным и полезным. В частности, в нем подчеркивалось, что необходимо первым делом построить дороги по периметру строительной площадки, иначе можно увязнуть в прямом и переносном смысле. Во время дождей стройка благодаря такому решению не замирала.

Он строил НТЦ в ранге зам. главного инженера ОПП, но Владимир Каданников дал ему право самостоятельно подписывать деловые письма, чем ушлый Кузьмич не преминул воспользоваться. Он нередко подписывался так: зам. главного инженера НТЦ (ОПП куда-то пропадало, как лишнее). Насколько действенней становились письма!

"Методом Остапа Бендера" Ю.К.Целиков строил и полигон в Сосновке. За давностью лет можно уже рассказать эту историю. Он обратился с деловым письмом в министерство обороны с просьбой разрешить аэрофотосъемку предполагаемых участков для строительства автополигона для Волжского автозавода. На красивом бланке пришел ответ, что генштаб министерства не возражает при условии согласования с Приволжским военным округом. И это был первый официальный документ, в котором упоминался автополигон – дальнейшие двери открывало это письмо генштаба. Постепенно все организации, дававшие разрешения, привыкли к тому, что полигон не миф. А уж много позже объект приобрел законное вазовское гражданство и права на существование. Вот почему во всех официальных бумагах строительство датируется годом позже, чем это было в действительности...

Авантюрная голова Ю.К.Целикова придумала и такой ход. С помощью запчастей выпросил у совхоза гектар земли под временное складирование растительного слоя, снятого с площадки, отведенной под строительство НТЦ. Чистокровный чернозем, между прочим. Многие наверняка помнят этот "курган Кузьмича" возле канала, что у НТЦ. Землю потом использовали, но задумка позволила сэкономить немало времени при строительстве НТЦ: не надо было осуществлять дальнюю транспортировку земли, все – в 30 метрах от строительной площадки.

Потом наступил 1989-й, и нашему герою предложили поучаствовать в выборах на должность директора Восточного региона, в который тогда входили все фирменные СТО Урала, Сибири, Дальнего Востока и Камчатки. Регион этот считался провальным. Целикова избрали, и уже через год его управления Восточный регион вышел в "середняки", переместившись с пятого места на третье. Что спасло его руководителя от неминуемого увольнения за "политически неверное выступление на комсомольской конференции":

– Я тогда предложил сократить Автозаводский райком комсомола, потому что он дублировал работу комитета комсомола ВАЗа. А также предложил создать фонд помощи репрессированным в период действия антиалкогольного указа. Каданников выступил следом за мной и заявил, что лучше сократить руководителя Восточного региона. Но на следующий день Владимир Васильевич уже звонил моему начальнику и интересовался, как дела в регионе... Меня не тронули.

Вообще-то Каданникову много раз предлагали уволить меня с завода. Но, как мне передали, он прекратил все эти разговоры одной знаменитой фразой: "От Кузьмича пользы больше, чем вреда!"

Да, есть у Юрия Кузьмича одна особенность:

Надеюсь, вазовцы простят мне
злые "штучки"...
Все эпиграммы – проба лишь пера.
Точнее, проба шариковой ручки.
Пером, конечно, подкольнул бы я острее,
Но вот боюсь быть вздернутым на рее.

Много позже, уже в 2003-м, он издаст книгу "Надпись на ВАЗе":

– В ней я предпринял попытку изложить фрагменты истории ВАЗа с помощью рифмованных и нерифмованных мыслей и зарисовок на злобу дня. Книга разошлась мгновенно, хотя тираж составлял 3000 экземпляров.

Еще бы не разошлась... Вот эпиграмма, датированная 94-м. Не самая "соленая"из книги:

"Топ-менеджмент" сошел с ума.
Все под себя гребет, гребет...
По многим плачет уж тюрьма.
Гребущих это не колышет –
При гребле очень плохо слышат.

...И вот подступили к ВАЗу времена, когда даже на нашем стабильном предприятии начались перебои с выплатой зарплаты. В 1996 году Целикова поставили директором Тольяттинского спецавтоцентра. Тогда же он придумал Кодекс чести дилера, который предполагал перевод денег на завод через три дня после реализации автомобиля. Конечно, не только благодаря кодексу, было предпринято много иных мер – но деньги от продажи автомобилей наконец пошли на завод, и у предприятия появилась возможность вовремя выплачивать зарплату.

С его легкой руки был подписан первый в истории нашего завода договор между дилером и ВАЗом по гарантийному обслуживанию. Таким образом, начали складываться цивилизованные юридические отношения с дилерами. Тот первый договор был подписан генеральным директором АВТОВАЗа **А.В.Николаевым** и директором спецавтоцентра "Тольятти-ВАЗ" Ю.К.Целиковым. Тем не менее взаимоотношения с руководством не складывались никогда, тучи увольнения сгущались...

Неудобный он человек для руководства, что и говорить. Вечно находит соринку в руководящем глазу, а на язык ему попадешь – обрежешься. И нынешнее руководство тоже не убереглось от целиковского критического зуда. На последней (и по времени, и по судьбе) конференции производственного совета он предложил вазовским "топам" внедрять не только бережливое производство, но и бережливое руководство. И подробно, в своей манере, подсказал, за счет чего руководящие издержки вполне можно сократить. Чуть позже ему тоже "кое-что" ненавязчиво предложили, на что Кузьмич твердо ответил: "На пенсию уйду тогда, когда сам посчитаю нужным. А именно – в день, когда "стукнет" 35 лет моему вазовскому стажу". Так и сделал. И уже посвятил предстоящему пенсионному житью несколько эпиграмм про свое "мироощущение":

Прелестен возраст пенсионный,
Бесплодный, неопределенный!
И я от радости торчу,
Сдав на анализы мочу.

Даже не верится, неугомонный Юрий Кузьмич Целиков уходит на пенсию... Но в любом случае не на покой. У него громадье планов, в том числе работа в Международной Ассоциации дилеров ОАО "АВТОВАЗ", которую он возглавляет; он попытается отшлифовать и издать вторую часть "Надписи на ВАЗе"; у него богатейшие архивы, в которые так хочется зарыться с головой...

"Золотое перо России" Ольга Кучкина сделала любопытное наблюдение. Оказывается, завидовать и поклоняться можно Биллу Гейтсу, Абрамовичу, Потанину... а вот любимыми героями на все времена так и остаются Остап и Павка. Даже во времена великих потрясений.

Рина МАРКОВА