

Мать в мечтах видела его конструктором, работающим за кульманом в светлом кабинете, отец считал очень мужской профессию машиниста на железной дороге. Сам Константин хотел стать кораблестроителем, моряком, путешественником. А попал волею судьбы в Ленинградский электротехнический техникум, специальность «обработка металлов резанием».

По распределению в 1959 году поехал в Череповец на Всесоюзную ударную комсомольскую стройку, «северную Магнитку». Собственными глазами увидел, как рождается металл, что такое мартен, прокатный стан. После работы – субботники и воскресники, строительство жилья, закладка парка в Череповце. Все это повторилось десять лет спустя в Тольятти.

Молодежь училась, и Константин, чтобы не отставать от товарищей, поступил на заочное отделение Северо-Западного политехнического института, факультет обработки металлов давлением, специализация – прокатка. Оттуда и был призван в армию, на Северный флот. Прослужил четыре года, от звонка до звонка электриком-слаботочником БЧ-5 крейсера «Александр Невский». Из серии знаменитых крейсеров «Яков Свердлов», «Октябрьская революция», сравнительно новой постройки. Раз пять ходил на Новую Землю, где в ту пору проводились самые жесткие испытания ядерного и ракетного оружия. Приезжали к морякам Н. С. Хрущев, Р. Я. Малиновский, Ф. Кастро, С. Г. Горшков. Служба была долгая, но Сахаров эти годы считал не потерей, а приобретением. На «гражданку» вернулся уже сложившийся человеком. Поступил на дневной факультет Ленинградского политехнического института. Ездил два раза на целину, на строительство железной дороги Ачинск – Аблаково в Красноярском крае. На пятом курсе женился, перед окончанием института вступил в партию.

Подошло распределение. У Константина диплом с отличием, а это возможность выбора места будущей работы. Было уже приглашение на Кировский завод. А тут приятели, которые на курс старше были и получили направление на ВАЗ, пишут: «Давай к нам, в Тольятти. Все с нуля. Если ты чего-то стоишь, то не пропадешь».

В марте 1969 года обосновался в мужском общежитии, жена – в женском, и был оформлен мастером в прессовое производство, которое еще только

начинало строиться. Как и многие в то время, работу начал с освоения еще одной специальности – строителя. Готовили фундаменты под оборудование вместе с бригадами СУ-12 «Автозаводстроя». Съездил на ЗИЛ, на стажировку, на линию штамповки кабин. Подошла пусконаладка оборудования. «Шулера», «Инноченти» – серьезная техника. Что ни день, то что-нибудь новое. Прессовое запускалось первым после КВЦ по основной технологии. Потом уже подошла пора запуска конвейера. «Мы бегали в главный корпус смотреть, как красят, сваривают, собирают первые автомобили. Из наших штамповок», – вспоминал Константин Григорьевич. Радостное было время. Да еще семья Сахаровых получила квартиру, смогли привезти дочку, которая пока оставалась у бабушки. Проработал мастером до середины 71-го года, потом назначили начальником участка, в пару с Е. А. Докутовичем, ставшим позже директором металлургического производства, а начальником 21-го цеха, где трудился Сахаров, был В. В. Каданников, как раз вернувшийся из длительной туринской командировки. С такими мужиками чего не работать?

Но, как говорится, человек предполагает, а жизнь располагает. Константину Григорьевичу, у которого так удачно начала складываться производственная карьера, предложили возглавить партийную организацию производства, а затем назначили заместителем секретаря парткома завода. Лично для него годы партийной работы означали знакомство с интересными людьми, с руководителями с большой буквы, а для дела – куда больше. Партиком ВАЗ всегда шел в одной упряжке с производственниками. Это было единственное в стране супермассовое предприятие, где все должно быть абсолютно синхронно сверху донизу. Где наладчик, штамповщик и водитель погрузчика должны действовать как одно целое. Засбоило у них – считай, одной позицией в дефиците больше. А тут еще поймите состояние начальника штамповочного цеха, когда ни электрики, ни водители погрузчиков, ни ремонтники, ни крановщики ему непосредственно не подчиняются и числятся в других цехах, службах, а то и производствах. В каких итальянских регламентах значилось, что надо перевоспитывать людей, вписывать их в новую систему организации труда? Еще труднее было работать с верхами. Волжский автозавод



Сахаров Константин Григорьевич

был уникален, руководители – люди творческие, предлагалось много нового и в технологии, и в снабжении, и в экономике. И если специалисты решали проблемы на уровне министерств и ведомств, то партком те же проблемы – на уровне ЦК КПСС, руководящего и направляющего органа власти в однопартийном государстве. Именно партийная организация, партком всегда противостояли ортодоксальности, определенной «упертистью» ряда решений, освященных авторитетом самых высших партийных инстанций. У парткома была такая позиция: «Крупные заводские объекты и без нас сделают. А вот от чего постараются отпихнуться, туда надо нам влезать. И не отпускать, пока не добьемся». Это впрямую относилось к возведению жилья, благоустройству, строительству объектов культуры и спорта. Где было похоже с ресурсами, людьми, которые всегда оставались как бы на втором плане. Надо было, чтобы их не забывали, не оставляли без внимания.

«Куда ни посмотри, первоочередной спрос был за ввод и освоение производственных объектов. И кто в то время мог представить подлинную цену тому, чем занимался, например, А. Д. Бурганов со своим управлением озеленения? А сегодня мы видим: это одна из подлинных ценностей, что мы оставляем потомкам, нашим детям и внукам один из самых зеленых молодых промышленных центров страны», – рассказывал К. Г. Сахаров

Когда Константину Григорьевичу предложили возглавить департамент по персоналу, некоторые говорили: «Что-то рано тебе дали тепленькое месечко, обычно на эту должность пенсионеров назначают». Может, где-то оно и было спокойным, но не на ВАЗе со стотысячным коллективом и четким ритмом работы. В конце 70-х пошли «Нива», «Самара», началась модернизация производств, в значительной мере на новом техническом уровне. Где взять людей, соответствующих этому? В свое время около двух тысяч заводцев прошли обучение, стажировку на ФИАТе, других передовых заводах Европы. Но ведь уже десять лет миновало, некоторые из них на пенсию стали собираться. Кто их сменит? А тут еще хронический людской дефицит на массовых, низкоквалифицированных работах – в прессовом, металлургическом производстве и особенно на главном конвейере. Было совершенно понятно, что если через пять лет завод не будет укомплектован постоянными рабочими



1939–2007

ми, он погибнет. И Сахаров создал стройную систему поиска, приема, подготовки, обучения и продвижения кадров. Из неприспособленных, жутких, по мнению Сахарова, помещений службу персонала перевели в новый корпус, построили ГПТУ-65, СПТУ-36, учебный центр с просторными аудиториями, хорошими мастерскими, столовыми. Работали с подшефными армейскими подразделениями и командами кораблей, приглашая демобилизованных на завод, со школами, вузами. Одним из источников закрытия кадрового дефицита стали вьетнамцы. Тоже был риск, причем в рамках межгосударственного соглашения: принять сразу около двух тысяч человек, не знающих русского языка, оказавшихся в чужой среде, впервые столкнувшихся с таким производством.

Последняя должность Сахарова – вице-президент по техническому развитию ОАО «АВТОВАЗ», в ведение которого входили опытно-промышленное производство, проектное управление, научно-технический центр – уникальное подразделение, уникальное оборудование, уникальные талантливые люди. Константина Григорьевича здесь вспоминают как человека, который никогда не приказывал: еще в приемной, до начала совещания, специалисты начинали «думать», то есть обсуждать проблемы, искать пути их решения. Здесь многое напоминает о бывшем директоре: и новые модели автомобилей; и идеальная чистота даже в самых маленьких помещениях, за отстаивание и организацию которой он не раз получал насмешки, а теперь только благодарность; и веселые флаги перед зданием на высоких флагштоках – пристрастие бывшего моряка; и часовня во имя Архистратига Божия Михаила на площади перед НТИ в память о тех, кто создавал завод, а теперь и в память ее архитектора – бывшего начальника Центра стиля НТИ М. В. Демидовцева – и самого директора НТИ К. Г. Сахарова. Уходит поколение первопроходцев, созидателей. Все больше поминальных, а скорее вспоминальных, свечей в белоснежной часовне – домовой церкви ОАО «АВТОВАЗ».

