Василий Иосифович ОМЕЛЬЯНЧИК:

УАЗ... Люблю, ценю и буду помнить!

- В начале 2010 года состоялось весьма любопытное событие: премьер-министр Италии Сильвио Берлускони купил «уазик» под № 1, собранный на новом автозаводе во Владивостоке. Наверное, этот факт вызвал в вашей душе бурю эмоций? Ведь значительная часть вашей жизни напрямую связана с производством российского внедорожника на Ульяновском автомобильном заводе...

- Прошло более двадцати лет, как я уехал из Ульяновска, но, честно признаюсь, не проходит дня, чтобы не вспоминал ульяновские события, завод, людей - как хороших, так и не очень… Да, я смотрел по телевизору ту программу: вдруг слышу, что заключен договор о создании глобального альянса (в формате совместного предприятия) между FIAT S.p.A. и ОАО «Соллерс» по производству пассажирских автомобилей и внедорожников на базе УАЗа. Документ подписали генеральный директор «Соллерс» Вадим Швецов и главный исполнительный директор FIAT S.p.A. Серджио Маркионне.

Показали и фрагмент подготовки автомобиля для господина Берлускони. Смотрю, знакомые лица - проверку внедорожника проводит Фернандо Марторелли, с которым мы работали еще в 80-е годы прошлого столетия, поставляя наши «уазики» в Италию. Основателем фирмы «Марторелли» был его отец. А сам Фернандо неоднократно бывал на нашем Ульяновском автозаводе и, конечно, знакомился со всеми



Визитка

Родился 5 января 1931 г. в Хомске Дрогичинского района Брестской области.

Окончил Белорусский политехнический институт (1956 г.).

24 года работал на Горьковском автомобильном заводе, пройдя путь от мастера до заместителя директора по развитию объединения. В 1980 г. назначен генеральным директором Ульяновского автомобильного завода.

С 1986 г. - первый заместитель министра автомобильной промышленности СССР, затем, до выхода на пенсию, заместитель председателя Госстандарта СССР.

Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени.

В Ульяновской области прожил 6 лет. В Москве - с 1986 г.

Член Ульяновского землячества с 2002 г.

ульяновскими достопримечательностями. Помню, особенно его впечатлили волжские просторы.

- И что, итальянцам удавалось продавать «уазики» за рубежом? Согласитесь, наши вездеходы не отличались дизайном и комфортом. Они были крепкие, но неказистые.

- Еще как удавалось! Фирма «Марторелли» получала по контракту автомобили без двигателя, дорабатывала их, окрашивала кузова краской «металлик», устанавливала гидровакуумный усилитель тормозов, передние дисковые тормоза, заменяла внутреннюю обивку салона и сидений. Двигатель монтировали хорошо известной итальянской фирмы VM. Кроме того, фирма наладила у себя производство пластмассового съемного верха кузова, спортивных моделей на базе «уазиков» и участвовала в соревнованиях, делая хорошую рекламу нашей продукции. Надо признать, что после доработки в Италии у вездехода значительно улучшались не только дизайн и комфортабельность, но и технические характеристики, что делало внедорожник достаточно востребованным на рынке. Поэтому мы считали фирму «Марторелли» своеобразным «окном в Европу» для УАЗа.

Недавнее подписание договора между FIAT S.p.A. и ОАО «Соллерс» - это настоящий прорыв для нашего автомобилестроения. Поэтому я, конечно, очень обрадовался, когда узнал об этом. Значит, «УАЗы» будут востребованы, люди обеспечены работой, зарплатой, будут ценить свой завод и радоваться жизни. Об этом я всегда мечтал. И много делал для этого.

- Постоянным потребителем «УАЗов» остается Министерство обороны...

- С радостью смотрю на родную продукцию на Красной площади во время парадов



1985 год. Ульяновцы в гостях у итальянцев.

и других праздников! Но наши вездеходы востребованы и в будни: на селе, в медицине, милиции - в условиях огромной страны с труднодоступными местами, где дороги оставляют желать лучшего.

А в мое время к нам ехали со всей страны, возле завода всегда были очереди покупателей. На автомобильный завод, считавшийся визитной карточкой Ульяновска, стремились и многие известные люди. Очень памятен для меня приезд делегации Чехословацкой Социалистической Республики во главе с Густавом Гусаком, который общался не только с руководителями, но и с рабочими на главном сборочном конвейере.



Гости УАЗа были так же знамениты, как и продукция завода. (В центре - космонавт Г. Гречко и В. Омельянчик).

Встреча космонавта Георгия Гречко с рабочими в переполненном красном уголке заводоуправления запомнилась веселой улыбкой, обаянием гостя. Нас интересовало все - от «Ну, а как там, в космосе?» до «Не встречались ли вы с НЛО?». Ответы были ясные, доступные и с юмором.

В другой раз дружный хохот автозаводчан вызвало появление артиста Евгения Моргунова, который сказал: «Дорогие друзья, вас приветствует один из самогонщиков!». Все встали и долго аплодировали всенародному любимцу. После таких встреч настроение повышалось и хотелось работать еще лучше. Конечно, мы понимали, что многие приезжали не просто так, им нужно было решить какие-то вопросы по эксплуатации или ремонту своих автомобилей, но тем сильнее гордились «за наш автозавод».

- Это все, так сказать, приятные моменты. А будни? Наверняка было непросто. Особенно директору такого крупного предприятия, настоящего города в городе.

- Вот почему очень большое внимание уделялось градообразующему УАЗу всеми - от руководителей района, города, области до Министерства автомобильной промышленности, Совета Министров РСФСР и ЦК КПСС, которые довольно часто приезжали на завод, чтобы на месте решать проблемы и задачи. Мне доводилось встречать, в частности, председателя Совмина РСФСР Виталия Ивановича Воротникова и заместителя заведующего отделом ЦК КПСС Ивана Ксенофонтовича Капустяна. Они пытались разобраться в ситуации на предприятии и помочь нам выйти из затяжного кризиса (после «ВАЗовского» эксперимента, о котором я еще расскажу, завод систематически не выполнял план). Видимо, столичные гости смогли понять реальное положение дел. Обсуждая проблему в обкоме, рекомендовали первому секретарю Ивану Максимовичу Кузне-

цову проявить к заводу максимум внимания. Я почувствовал эту поддержку.

А проблем хватало. Наследие, которое я принял, удручало. Завод не развивался, на всех участках ощущался острый кадровый голод. Постоянно приходилось думать, как обеспечить рабочих жильем, как расширить производственные площади. Тогда почти все силы Главульяновскстроя были брошены на возведение Ульяновского авиационно-промышленного комплекса, который курировал лично министр обороны Дмитрий Федорович Устинов. Нам рассчитывать на строителей не приходилось, и мы это хорошо понимали. Поэтому в 1981 году, посоветовавшись в Министерстве автомобильной промышленности и получив согласие и поддержку руководства города и области, мы приняли решение организовать свой заводской трест по строительству промышленных объектов и жилья хозяйственным способом.

Самая большая проблема заключалась в том, что стеновые панели, перегородки и другие железобетонные изделия приходилось закупать и везти из соседней Чувашии. Расплачивались за панели «УАЗами», которые продавали по государственным расценкам, и ремонтом их автомобильной техники - позднее это назвали бартером.

Трест креп, началось строительство прессово-рамного корпуса, он многие годы стоял законсервированным. Каркас заводоуправления тоже «ожил», стали достраивать административное здание. На очереди стоял корпус под новый, плавающий, автомобиль «Ягуар». А трудности с лихвой компенсировали новоселья. Когда появился первый жилой дом на 90 квартир, построенный хозспособом, рабочие начали получать квартиры, а значит, появилась надежда, что кадры закрепятся на заводе, пустят корни. Хоть и маленькая, но победа.

- На флагмане нашего автомобилестроения элементарно некому было работать?

- Да, тогда нашей главной бедой были чрезвычайные трудности в комплектовании кадрами. С большим уважением вспоминаю руководителей крупнейших предприятий города: радиолампового завода - Виктора Федоровича Праведнова, завода «Комета» - Владимира Павловича Краснова, завода «Искра» - Юрия Александровича Киреева, механического завода - Юрия Григорьевича Самсонова и других, это настоящие профессионалы своего дела, определявшие со своими коллективами лицо города. Но как я им порой завидовал! Перед ними проблема кадров так остро не стояла, ведь все эти предприятия входили в военно-промышленный комплекс, и именно туда люди уходили с автозавода на более высокую зарплату и лучшие условия. А ты как хочешь, так и выпускай машины!

- Даже в школе учителя говорили: «Если будешь плохо учиться, пойдешь работать на автозавод»...

- К тому же незадолго до моего прихода к руководству предприятием Минавтопром и ЦК КПСС допустили крупный просчет: приняли решение одобрить внедрение на УАЗе системы управления и организации труда по методу ВАЗа. В Ульяновск перевели с Димитровградского автоагрегатного завода главного экономиста, начальника отдела организации труда и зарплаты, нового генерального директора и других специалистов. Но не прижилась эта система на нашем автозаводе. Она хороша при создании новых предприятий, а вживить ее в действующее производство, что называется, «резать по живому», просто невозможно. Но ведь признать ошибку,

тем более одобренную ЦК КПСС, боялись, а завод страдал. За короткий период с УАЗа уволились около пяти тысяч высококвалифицированных специалистов!

Предприятие было практически парализовано. План не выполнялся. Начались недружественные отношения министра и обкома партии. Привезенный из Димитровграда генеральный директор и специалисты были уволены, «ВАЗовская система» провалилась. И вот такое «веселое» наследство досталось мне в конце 1980 года.

- Как же вы выкручивались в такой патовой ситуации?

- Приходилось искать неординарные пути. Привозили временных рабочих, учащихся ПТУ из соседних городов, а зимой - из колхозов. Они работали у нас по два-три месяца. Больше инструмента поломают, чем сделают качественных деталей. Еще одним доступным ресурсом комплектования кадров были ЛТП (лечебно-трудовые профилактории): днем - работа на заводе, а ночь - за колючим забором под охраной милиции. Но мы радовались даже такому пополнению.

Нужно отдать должное начальнику УВД генерал-майору Виктору Тимофеевичу Иванову, который понимал наши трудности и всегда старался помочь. К слову, все это происходило в годы пятилетки под громким девизом «Экономика должна быть экономной»…

Наш стройтрест позволил нам возвести отличное общежитие для молодых рабочих. А где их взять? Вот и возникла идея привозить вьетнамцев. Помню, приземлился первый самолет в аэропорту, и оттуда стали выползать, словно муравьи, наши «спасители» в соломенных шляпах и с циновками в руках.

- Ульяновцы хорошо помнят «вьетнамское нашествие», это были весьма экзотические кадры!

- Они потребовали огромного терпения от автозаводцев. Новые рабочие спать ложились на циновке у ванны, не знали, что такое унитаз… А их надо было научить работать! Немного освоившись, вьетнамцы стали скупать в магазинах чайники, алюминиевые сковородки и отправлять посылками во Вьетнам. Это было массово, в почтовых отделениях появились большие очереди. Чтобы не возмущать ульяновцев, пришлось организовать филиал почты прямо во вьетнамском общежитии. И через это мы прошли…

- Вы считались «социальным» директором, до сих пор бывшая медсанчасть УАЗа слывет одним из лучших медицинских учреждений города, там, без преувеличения, лечилось все Засвияжье.

- Мы старались заботиться о людях: содержали и Дворец культуры, и пионерские лагеря, и медсанчасть. В 1983 году я предложил организовать автоматизированный центр медицинской диагностики (АЦМД). Создали бригаду во главе с главврачом Верой Александровной Масловой и направили за счет завода в Запорожье - изучать опыт. А руководство города и района выделило площади, их заводскими силами реконструировали, закупили и смонтировали технику. Нужно отметить, что колоссальную работу провел Юрий Иванович Самсонов - начальник отдела АСУП автозавода. Он же занялся подбором и подготовкой кадров. Так появился первый подобный центр в Ульяновске.

- Немногие знают, что автозавод - только часть огромной структуры. Расскажите о ней подробнее.



Эти модели «ГАЗелей» разрабатывались на УАЗе и в НАМИ.

- Это было целое производственное объединение. Ульяновский моторный завод (директор Юрий Алексеевич Исаев) выпускал моторы, завод «Автозапчасть» (директор Геннадий Федорович Матвеев) - карданные валы, детали рулевой трапеции, коробки перемены передач. Кроме того, в состав объединения «АвтоУАЗ» входили Чимкентский завод карданных валов, Краснодонский завод телескопических амортизаторов, Харьковский завод «Автозапчасть» и строящийся в Кировабаде завод под новый автомобиль типа «ГАЗель».

О кировабадском предприятии хочется сказать особо. На одной из встреч Брежнева с Алиевым последний обратился к генсеку с просьбой о строительстве автозавода в Азербайджане, так как в республике не было ни одного предприятия автопрома. Просьбу удовлетворили, указание последовало незамедлительно. Была создана госкомиссия по выбору площадки в Кировабаде, председателем назначили меня. Документацию на автомобиль разрабатывали НАМИ и Управление главного конструктора Ульяновского автозавода. Образцы утвердили, но наступил 1991 год - «путч» и все вытекающие отсюда последствия. Документацию на автомобиль передали на ГАЗ, чем там с удовольствием воспользовались, «доработали» некоторые свои узлы и агрегаты, и появилась «ГАЗель», которая в то время оказалась для Горьковского автозавода как нельзя кстати.

- И получилось, что вы как бы дистанционно поработали на предприятие, на котором начали свою трудовую деятельность и где за 24 года прошли путь от мастера до заместителя директора ГАЗа. Наверное, там добрым словом тогда вспомнили Омельянчика, так удачно подкатившего «ГАЗель»?

- Да, жизнь бывает непредсказуема и удивительна… Это я понял с раннего детства, оно ведь у меня пришлось на военные годы.

- Вы хорошо помните войну?

- Как не помнить, если я из деревни Хомск Брестской области? На второй день войны мы увидели немцев. Родители мои - крестьяне, четверо детей, мне 10 лет, и я старший. Жили под немцем, а когда их погнали в 43-м, то они сожгли и деревню нашу, и всех, кто не успел убежать. Моих бабушку, дедушку, трехлетнюю сестренку Нину… А мы прятались в партизанской зоне, на островках, в камыше. Наш Хомск был повторением Хатыни.

Казалось бы, после войны меня уже ничто не сможет испугать. Но, как ни странно, испугало. Может, помните историю с поджигателем?

- Нет. Это как-то связано с автозаводом?

- Связано. Отдельную страницу воспоминаний об ульяновской жизни занимает некто Леонид Николаевич Громов - эта фамилия до сих пор приводит меня в дрожь! Молодой человек, 21 года от роду, настоящий пироман, держал в напряжении все подразделения и, конечно, руководство

автозавода. Он занимался поджогами на территории УАЗа, как правило, во вторую смену. Первый поджог устроил в редакции многотиражки, потом в КБ главного механика, патентном бюро, в комнате множительной техники и даже в парткоме. Мы организовывали дежурства и засады, подняли всю общественность, но - увы! Сами поймать его не смогли. Через обком партии подключили КГБ. В результате совместной работы Громова задержали. Как оказалось, он нигде не работал и по поддельному пропуску проникал на завод…

- Как складывались ваши личные отношения с властью?

- По-всякому. Помню, как однажды министр автомобильной промышленности Виктор Николаевич Поляков, когда мы его провожали в аэропорту Ульяновска, сказал первому секретарю обкома Геннадию Васильевичу Колбину: «Я предлагаю выпить эту рюмку коньяка за директора завода. Здесь многие зубы сломали, а Омельянчик выжил». За данную похвалу министра потом мне пришлось «расхлебываться».

В той сложной обстановке отдельные партийные работники пытались «порулить». Как-то первый секретарь горкома партии Александр Семенович Золотов распорядился выдать автомобили одной из организаций без нарядов Госснаба. Я попросил: «Дайте письменное указание или решение горкома». Он нажаловался секретарю обкома, что я не выполняю его указания. Пришлось объясняться с Колбиным. Но когда я сказал ему, что это бесфондовые поставки, он, как очень опытный руководитель, указание Золотова не поддержал. Зато последний долго помнил мою строптивость... А на бюро обкома продолжались обновления характеристик, переаттестация руководящего состава предприятий - иными словами, публичная порка с оргвыводами. Когда стоял на трибуне, во рту пересыхало, а в голове одна мысль - спокойно, только бы не сорваться…

К счастью, времена изменились. Работа на автозаводе стала престижной. «ВАЗовскую систему» пришлось спустить на тормозах и вернуться к нашей традиционной системе организации управления и оплаты труда. Рабочие начали возвращаться на автозавод.

- Когда и за что вам вручили два ордена Трудового Красного Знамени?

- Первый орден получил, когда работал на Горьковском автозаводе, за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки в 1976 году. Тогда мы построили и запустили завод мостов для грузовых автомобилей, где было внедрено 124 автоматические линии - по тем временам уникальное производство. Вторым орденом награжден в Ульяновске в 1985 году за то, что удалось вытянуть завод из долгого депрессивного периода. Помню, что в последние два года моего директорства мы вышли на выполнение плана - это была просто фантастика!

- Не держите зла на Ульяновск?

- Несмотря на все сложности, вспоминаю Ульяновск с теплотой - его прекрасный Венец, Мемориал, спуск к Волге, изобилие сирени, роз, тюльпанов, улицу Гончарова, площадь Ленина. А какие уникальные растения росли в красавце-парке Дружбы народов! Каждая республика СССР содержала и облагораживала свой участок земли. Я очень любил гулять там: глядя на эту красоту, на Волгу, всегда успокаивался душой.

В Ульяновске я встретил очень добросовестных, умных, преданных делу, талантливых людей, которые любили свою работу, старались поднять честь и авторитет завода. С большим уважением вспоминаю



1985 год. На УАЗ приехали председатель Совета Министров РСФСР В. Воротников и первый секретарь Ульяновского обкома КПСС Г. Колбин.

автозаводчан Евгения Ивановича Крюкова, Сергея Ивановича Быстрова, Виктора Николаевича Школьникова, Николая Антоновича Холькина, Александра Артемьевича Артамонова, Александра Константиновича Пьянова, Льва Васильевича Анфимова, Виктора Николаевича Шиле, Александра Петровича Пинкова, Алексея Федоровича Шкунова, Юрия Константиновича Скорнякова, Ивана Дмитриевича Мельникова, Николая Степановича Аверьянова, Владимира Ивановича Каткова, Анатолия Николаевича Чувашлова и многих других. На них всегда можно было рассчитывать, опереться при решении вопросов любой сложности.

Понятное дело, круг замечательных людей УАЗа не ограничивается только вышеперечисленными коллегами, их значительно больше. Прошу прощения у тех, кого здесь не упоминаю, но всех вас, дорогие автозаводчане, люблю, ценю и всегда буду помнить помощь и доброе отношение ко мне.

Я с полным основанием могу сказать, что УАЗ, Ульяновск - это моя судьба! И очень рад тому, что в Москве у нас есть землячество: встречаясь с товарищами-ульяновцами, всегда вспоминаем дни и годы, прожитые в городе над Волгой, а это снимает ностальгию и нынешние стрессы. Большое спасибо за искреннюю душевность членам правления и всем землякам!