

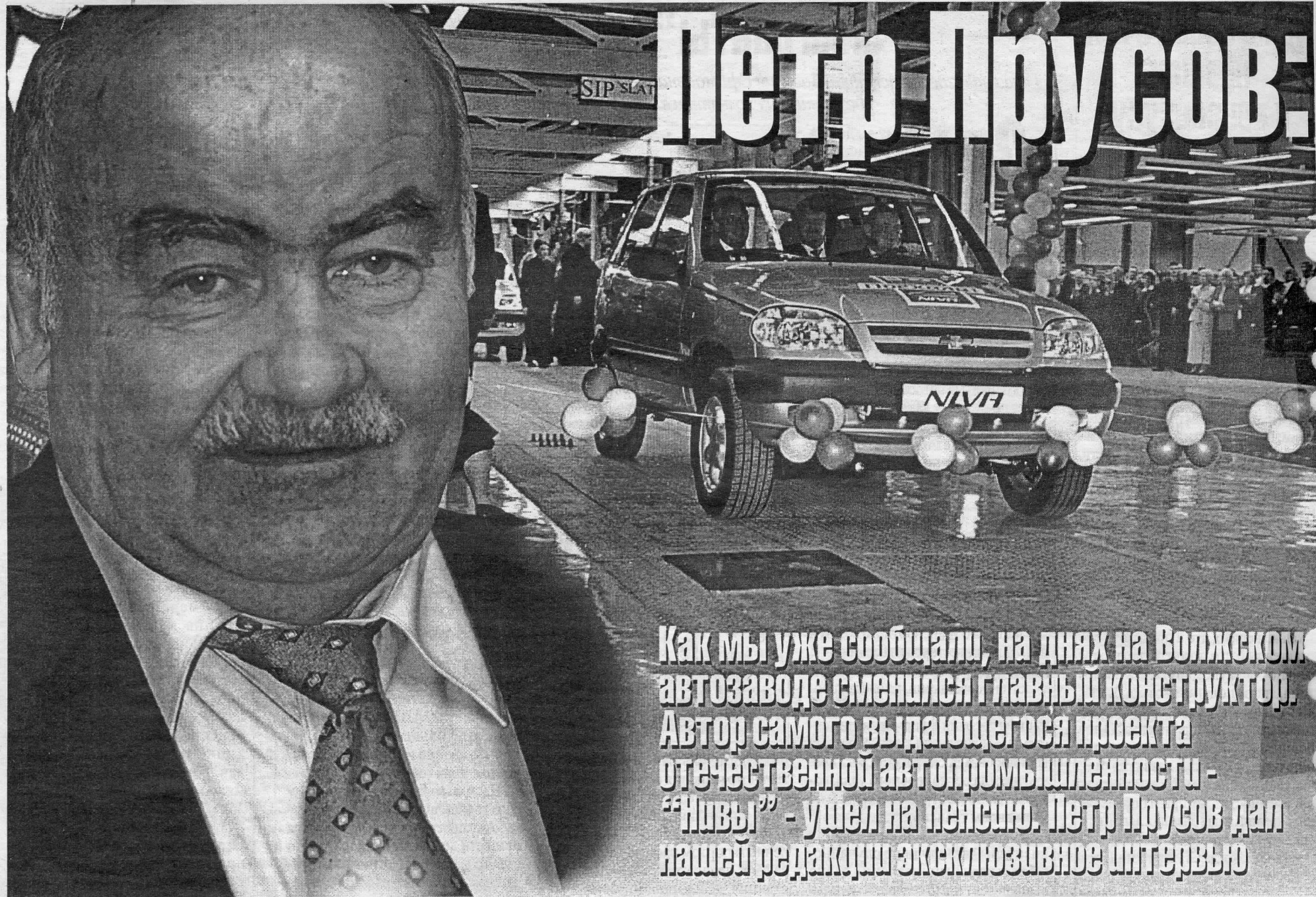
ПЕТР ПРУСОВ:

“Ниву”

отдали в хорошие руки

СТР. 4

Как мы уже сообщали, на днях на Волжском автозаводе сменился главный конструктор. Автор самого выдающегося проекта отечественной автопромышленности - “Нивы” - ушел на пенсию. Петр Прусов дал нашей редакции эксклюзивное интервью



Как мы уже сообщали, на днях на Волжском автозаводе сменился главный конструктор. Автор самого выдающегося проекта отечественной автопромышленности - "Нивы" - ушел на пенсию. Петр Прусов дал нашей редакции эксклюзивное интервью

Отец "Нивы" чуть не погиб за свободу Алжира

Корр.: Петр Михайлович, где вы родились?

Прусов: Я родился в белорусской деревне Зубки, которую я сам называю центропупом. Если вокруг Зубков провести окружность радиусом шестьсот километров, то в ней окажутся Москва, Санкт-Петербург, Минск, Таллинн, Рига и пол-Киева. Получается, что все эти города - окрестности Зубков. Районный центр Лиозно известен тем, что в нем родился Марк Шагал. Ряд источников утверждает, что он родился в Витебске, а Лиозно - это сорок километров от Витебска, однако, на самом деле родина художника именно Лиозно.

Корр.: Говорят, что срочную службу вы проходили в Африке. И якобы вы даже числитесь среди погибших за независимость этой страны.

Прусов: Я служил в Белорусском военном округе в танковых войсках. Как-то нас отправили разминировать минные поля в Алжире. И действительно был эпизод, когда я очутился в числе погибших.

Корр.: А как так получилось?

Прусов: Мой танк наехал на мину, но мне удалось вовремя покинуть горящую машину через люк. Видимо, будучи в шоке, я уполз далеко в пустыню. Алжирцы, прибыв на место, обнаружили разбитый танк и никого вокруг. Записали меня в погибшие. И лишь

через некоторое время я вышел к своим. Вернее, выполз...

Моя мать даже получила похоронку и целых пять дней оплакивала меня. Потом уже ей сообщили, что я жив. Сам я не был после этого в Алжире, но говорят, что моя фамилия есть на какой-то стеле с именами погибших за независимость этой страны. К сожалению, я видел только фотографию памятника. Видимо, меня забыли вычеркнуть из списка погибших, когда оказалось, что я на самом деле жив.

Корр.: Что было после демобилизации?

Прусов: Еще перед армией я окончил техникум сельского хозяйства. А после армии поступил в Запорожский машиностроительный институт и в семидесятом году вместе с большой группой сокурсников приехал в Тольятти на Волжский автозавод. Нас было порядка двадцати человек. Из тех, кто остался здесь по сегодняшний день, я могу назвать свою жену и таких людей, как Зуб, Альгаузен, супруги Мельниковы, Копцацкий, Пишулин. Из тех, кто прибыли годом раньше: Доценко, Москаленко, Бондарь, Хадька, Шамов - это очень известные на ВАЗе фамилии.

"Тараканьи бега"

Корр.: Правда ли, что "Нива" создавалась по постановлению ЦК? Якобы там решили, что нужно создать комфортабельный, но в то же время проходимый автомобиль для дорог Советского Союза...

Прусов: Нет, не совсем. Нужно сказать, что "Нива", как автомобиль повышенной проходимости для села, была в типаже. То есть обсуждался вопрос о создании машины именно для села. Потому что УАЗ - это все-таки в большей мере армейский автомобиль. Уже даже определили автозавод, который должен был произвести разработку по этому типу. Этим заводом был АЗЛК.

Корр.: Как же получилось, что "Ниву" в конце концов стал производить Волжский автозавод?

Прусов: Это решалось, видимо, на уровне Совмина. Приехал из Москвы Виктор Николаевич Поляков, он был тогда генеральным директором нашего автозавода и одновременно занимал пост заместителя министра автомобильной промышленности. Были вызваны к нему тогдашний главный конструктор ВАЗа Соловьев и его заместитель Постелов. И перед ними была поставлена задача сделать автомобиль повышенной проходимости. В конце концов на приемочные испытания, которые я сам называю тараканьими бегами, вышли три завода: Волжский автомобильный, Ижевский и АЗЛК. "Москвич" вел себя индифферентно. То есть не получилось, ну и ладно. У Ижевска же была отчаянная команда, они сражались до последнего. Но у нас была не менее отчаянная команда.

Корр.: Как родилась идея создать такой необычный по тем временам автомобиль?

Прусов: Когда меня назначи-

ли главным конструктором по этой теме, передо мной встал выбор: либо идти уже проторенной дорогой и делать так, как в то время были сделаны все джипы - рамная конструкция, зависимые передние и задние мосты, барабанные тормоза, либо... Но у меня также была задача попытаться сделать это на узлах легкового автомобиля. И уже само это обстоятельство предполагало несколько иной подход. Поэтому и был предложен вариант с несущим кузовом, независимой передней подвеской, зависимой задней, дисковыми тормозами, высокооборотистым двигателем. Такой конструкции раньше не существовало, и споров было много. Говорили, что таких машин не бывает. Я отвечал: "Вот и хорошо, что не бывает". И в конце концов мы образовали целую нишу вот таких автомобилей. До нас автомобилей, которые уверенно себя чувствуют на шоссе и неплохо себя ведут на бездорожье, практически не было. Сегодня машины такого класса не выпускает только ленивый. Года четыре мы были в этой нише в одиночестве. И еще лет шесть мы маячили, хоть с голым задом, но впереди. Конечно, автомобиль не коньяк, с годами он не становится лучше. Сегодня "Нива" все еще популярна, но, увы, она уже не занимает ведущих позиций в своем классе.

Как "Нива" завоевала мир

Корр.: Как оценили министерские и партийные руководители вашу работу?

Прусов: Когда мы выиграли "тараканьи бега" и вышли уже на государственные испытания, все споры по поводу "Нивы" прекратились. Все немного оторопели и даже перестроили методику испытаний автомобилей 4 на 4 на полигоне. Решили повысить требования к проходимости. По проходимости в то время "Нива" проигрывала только одной модификации УАЗа, той, что была с бортовыми редукторами. Это был военный автомобиль с высоким клиренсом (расстоянием между днищем машины и поверхностью земли. - Авт.). Ну а на шоссе среди джипов нам не было равных.

В дальнейшем трудности, связанные с "Нивой", заключались во все возрастающем спросе и потребности этот бешеный спрос удовлетворять. Сначала был запланирован ежегодный выпуск двадцати пяти тысяч машин, потом в связи со спросом повысили до пятидесяти, а позже - до семидесяти пяти.

Корр.: Создавая этот, в общем-то, экспериментальный автомобиль, вы рассчитывали на такой успех?

Прусов: Я самого начала считал, что этот автомобиль займет свою нишу. В России автомобиль, который хорош и на бездорожье, и на шоссе, был просто обречен на успех. Но, честно говоря, такого успеха даже на Западе я не ожидал. Ведь там проблем с дорогами нет.

Корр.: "Нива" была признана некоторыми авторитетными изданиями лучшим автомобилем 1977 года в Европе и в Австралии...

“НИВУ” ОТДАЛИ В ХОРОШИЕ РУКИ

Прусов: Я не знаю, что это были за издания и как они определяли лучший автомобиль Европы и Австралии, но “Нива” была популярна и там, и там. Причем очень долгое время наш внедорожник был самым продаваемым автомобилем в этих частях света. Мы очень долго держали первое место во Франции. Сожаления по поводу планируемого прекращения выпуска “Нивы” высказывались во многих странах мира, а в Германии даже прошли по этому поводу акции протеста.

Корр.: Кто протестовал?
Прусов: Любители “Нивы”. Там существует много клубов любителей нашего внедорожника. Такие клубы, кстати, есть даже в Японии.

Корр.: Говорят, что японский джип “Сузуки-Витара” сделан буквально по образу и подобию “Нивы”...

Прусов: По многим характеристикам этот автомобиль действительно очень близок к “Ниве”. Незадолго до выхода с конвейера “Сузуки-Витара” здесь, на Волжском автозаводе, была японская делегация. И члены этой делегации передали мне проспект своего нового джипа. Лишь через некоторое время я заметил на нем надпись на английском и японском языках: “Одному из соавторов “Сузуки-Витара” с уважением...”

Корр.: Сколько “Нив” поставлялось ежегодно за рубеж?

Прусов: Тогда это количество определяла инспекция внешней торговли. Сколько проштампуют, столько и продадут. Точную цифру я не знаю, но известно, что в первые годы на экспорт шло больше половины всего количества “Нив”.

Корр.: А сколько стоила тогда “Нива” за рубежом?

Прусов: Вы знаете, я никогда этим не интересовался. Я только знаю, что экспорт “Нивы” всегда был рентабельным. Она была дороже всех отечественных автомобилей, продаваемых за рубежом.

Корр.: “Нива” дала очень много модификаций. Например, была “Нива” с подушкой безопасности. Какова судьба этой модели?

Прусов: Судьба очень просветилась. По сравнению с обычной “Нивой” эта модель стоила дороже на двести долларов, поэтому охотнее брали “Ниву” без подушки. Хотя в России прода-

но пять тысяч экземпляров такой модели, но все же в середине девяностых годов ее сняли с производства. Но удивительно то, что именно после этого ее стали просить.

“Я не могу не испытывать сожаления...”

Корр.: Ваше мнение по поводу ВАЗ-2123. Как вы считаете, это новый автомобиль или все-таки всего лишь продолжение старой темы?

Прусов: Это автомобиль иного качества. Когда мы открывали производство новой “Нивы”, журналисты спрашивали меня, купил бы я сам такую машину. Я честно им отвечал, что да. И я ее купил.

Корр.: Сейчас бренд “Нивы” продан американскому концерну “Дженерал Моторс”. И, видимо, ВАЗу придется разрабатывать новый внедорожник. Как вы считаете, будет этот новый внедорожник у Волжского автозавода и нужно ли его создавать?

Прусов: Никто не заставляет автозавод разрабатывать новый внедорожник. Да и какая в этом необходимость? Вот вы говорите: “Нива” продана “Дженерал Моторс”. Но ведь это не так. “Нива” продана совместному предприятию, сорок процентов которого принадлежит АВТОВАЗу, двадцать процентов - Европейскому банку реконструкции и развития и лишь сорок процентов находится в руках “GM”.

Корр.: Но ведь директор - американец. Видимо, этот фактор играет очень большую психологическую роль...

Прусов: Там три высших менеджера - американцы и три - россияне. Представители “Дженерал Моторс” - генеральный директор, директор по закупкам и директор по качеству. А дирекцию по сбыту, по связям с общественностью и конструкторские службы возглавляют представители ВАЗа. Когда создавалось совместное предприятие, мне уже задавали такие вопросы. Мол, не жалко, что “Нива” уходит в СП? Я отвечал, что конструктор в подобной ситуации не может не испытывать сожаления. Ведь для конструктора модель - это как ребенок. И когда отдаешь ребенка в чужие руки, поневоле возникает опасение: будут ли его

там так же любить? Но я хочу сказать, что “Нива” попала в хорошие руки. Ну а будет ли на ВАЗе другой внедорожник... Поживем - увидим.

Корр.: Полгода назад Виталий Вильчик заявил, что заводские конструкторы уже получили задание спроектировать новый внедорожник, который коренным образом отличается от “Нивы”...

Прусов: Я такого указания не получал. Есть лишь желание всех вазовцев спроектировать новый внедорожник. Но, по крайней мере, в числе проектов, которые сейчас финансируются, этой темы нет.

Корр.: В свое время на ВАЗе экспериментировали с клиренсом...

Прусов: Был проект так называемого поддерживаемого клиренса. Независимо от нагрузки он оставался неизменным. То есть если у вас автомобиль нагружен, днище опускается и начинает задевать за неровности дороги. Поддерживаемый клиренс устранил это неудобство. Пока это всего лишь разработка.

Корр.: Этот проект все еще в работе?

Прусов: Эта тема отработана, но пока не внедрена.

Корр.: Был также проект ВАЗ-2112, поставленный на шасси “Нивы”.

Прусов: Этот проект реализован двумя коммерческими фирмами. “Восьмерку”, “девятку” и “двенадцатую” на шасси “Нивы” выпускают, но в очень небольшом количестве. А вот проект ВАЗ-2118 и ВАЗ-2128 (“двенадцатая” и “одиннадцатая” 4 на 4) так и не увидел свет.

XX, YY и другие...

Корр.: До сих пор Волжскому автозаводу так и не удалось выйти за рамки класса “С”. Все три семейства, которые сейчас идут по конвейеру, - это, по сути, автомобили одного класса, которые продаются по разной цене. Не удалось пока внедрить автомобиль класса “D”, ВАЗ-21XX, не продвигается пока проект “Калина”, который должен был стать вазовским автомобилем класса “B”. Удалась только “Ока”, да и та выпускается не на Волжском автозаводе. Как это объяснить?

Прусов: В Советском Союзе все было расписано: автомобили класса “B” выпускало Запо-

рожье, автомобили класса “С” - Волжский автомобильный завод и Ижмаш. Автомобили класса “D” должен был выпускать “Москвич”, хотя по-настоящему он этой ниши так и не занял. Автомобили класса “E” должен был делать ГАЗ. Сегодня автомобиль класса “B” оказался за рубежом - на Украине. И эту нишу должна занять “Калина”.

Между “Калиной” и “Окой” был еще один проект автомобиля малого класса - ВАЗ-11YY “Карат”. Но он тоже пока не внедряется. Для этого нужны средства. И к тому же исследование рынка пока не дают повода для оптимизма. Автомобили такого класса сейчас очень популярны на Западе. Это обычно второй автомобиль в семье. Для молодежи или для хозяйки. У нас в некоторых семьях тоже появляются вторые и третьи автомобили. Но, увы, таких семей у нас пока не более пяти процентов.

Та же проблема и с проектом “XX”. Нет денег, чтобы поставить его на производство. Да и маркетологи дают неутешительный прогноз по поводу этого автомобиля. Для него нет пока благоприятной обстановки на рынке. Под этой обстановкой я подразумеваю спрос, при котором можно будет продавать более ста тысяч автомобилей в год.

Тем не менее я считаю, что автомобили класса “B”, “C” и “D” обязаны присутствовать на российском рынке.

Корр.: А ВАЗ-2170, который планируется на смену “десятке”?

Прусов: Вот этот автомобиль намечается пустить в продажу уже в конце будущего года.

Корр.: Что представляет из себя эта машина? У нее совершенно новый кузов, двигатель?

Прусов: Подождите немного. Еще все сами увидите.

Качество автомобиля - в руках каждого вазовца

Корр.: Еще одна больная тема для ВАЗа - качество. По вашему мнению, в чем здесь главная проблема? В плохом оборудовании, некачественных комплектующих?

Прусов: На Волжском автозаводе эту проблему прекрасно осознают. Дело не только в

устаревшем оборудовании и в плохих поставщиках. Давайте вспомним события последних пятнадцати лет. Рухнул СЭВ (Совет экономической взаимопомощи) - организация, созданная социалистическим блоком в противовес ЕЭС. А очень многие поставки на ВАЗ шли из стран соцлагеря: генераторы - из Болгарии, фары - из Чехословакии... Срочно нужно было налаживать производство комплектующих в СССР. К сожалению, спешка не всегда способствует увеличению качества. Только справились с этой проблемой, рухнул Советский Союз. И опять-таки пришлось перекраивать карту наших поставок. Только наладили новое производство, рухнул рубль. Пришлось отказаться от многих импортных комплектующих и материалов. Но главное, все эти изменения сказались и на сознании людей, которые стали привыкать к нестабильности и спешке.

Конечно, комплектующие и оборудование - это проблема. Но все же это не главное. Это может стать главной проблемой, если мы повысим качество в два-три раза. Причины плохого качества - это в первую очередь отношение к своей работе каждого вазовца.

Куда двигаться ВАЗу - в Индию или в Германию?

Корр.: Каким будет автомобиль XXI века?

Прусов: Автомобиль XXI века будет таким, какой будет жизнь. И для каждой страны - свой автомобиль. Он всегда будет зависеть от экономического положения той или иной страны, от достатка людей, ее населяющих. Какими будут эти два фактора, таким будет и автомобиль. Тот автомобиль, который продается в Индии, не станет продаваться в Германии, и наоборот.

Корр.: А Волжскому автозаводу нужно ориентироваться на Индию или на Германию?

Прусов: В первую очередь на Россию. Но и не только на Россию, чтобы не закиснуть и не стоять на месте.

Корр.: И последний вопрос. Чем вы собираетесь заняться после выхода на пенсию?

Прусов: Это пока секрет.

Беседовал Павел Каледин, ИА “APuA”