

СОЗДАТЕЛЬ «НИВЫ» ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ



Сегодня свой 70-летний юбилей отмечает конструктор легендарной «Нивы», бывший главный конструктор АВТОВАЗа, вице-президент Ассоциации автомобильных инженеров Пётр Михайлович ПРУСОВ.

У входа в кабинет юбиляра табличка: «Прусов Пётр Михайлович». Коротко и ёмко. Не требует пояснений и соответствует масштабу фигуры хозяина кабинета в истории АВТОВАЗа.

Жизненный путь конструктора легендарной «Нивы», без сомнения, заслуживает внимания самых талантливых драматургов. Судьба Петра Михайловича запросто могла бы лечь в основу захватывающего кино-сценария.

СОЗДАТЕЛЬ «НИВЫ» ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ

Начало на 1-й стр.

Судьба Петра Михайловича ПРУСОВА запросто могла бы лечь в основу захватывающего киносценария.

Взять хотя бы эпизод в Алжире, куда уроженца Витебщины без малого сорок лет назад в составе танкового подразделения забросил интернациональный долг. Механиком-водителем **Прусов** расчищал минные поля недавно освободившейся от французских колониальных оков арабской республики. Открытым на такой работе остаётся только один вопрос: когда? Взрыв прогремел в декабре 1963 года. Два дня старший сержант Прусов числился в списках погибших, ещё пять – среди пропавших без вести. Говорят, в Алжире до сих пор стоит обелиск с выбитыми на нём именами погибших при выполнении интернационального долга советских солдат – в частности, с именем Петра Прусова.

...Уже на студенческой скамье, в Запорожском машиностроительном институте, Петр Михайлович невольно приложил руку к появлению новой марки стали.

– Я тогда подрабатывал на кафедре материаловедения: варил образцы стали для докторской диссертации одного из преподавателей, – воскрешает в памяти те события мой собеседник. – Один из таких образцов, как мне показалось, я по ошибке «запорол». Но его – тоже по ошибке – всё-таки взяли на испытания. И образец прошёл все испытания, показал требуемые характеристики. Так вот, я потом ещё полгода искал необходимые пропорции для марки стали, получившей название ДИ 11...

Немало забавных историй у Петра Прусова связано с работой в студенческих стройотрядах, куда он регулярно мотался во время каникул: даже повышенной стипендии отличнику ЗМИ (теперь – Национального технического университета) не хватало, чтобы сводить концы с концами. Бригадир грузчиков, старший кочегар – будущий «крёстный отец» бестселлера мирового автопрома не стеснялся запачкать руки, вербовался в те уголки Тюменской области, про которые в ходу была пословица: Бог создал рай, а чёрт – Урай...

– Первый автомобиль, в работе над которым я в качестве конструктора принял участие, был оснащён



сразу двумя двигателями, за что его прозвали «тяни-толкай», – с улыбкой вспоминает Пётр Михайлович об экспериментальной разработке Запорожского автозавода, ставшей, можно сказать, предтечей «Таврии». – До Киева ехали на заднем приводе, по Киеву – на переднем...

Участь на третьем курсе института, Пётр Прусов помог своим горьковским друзьям устранить дефект в выхлопной системе знаменитого грузовика ГАЗ-66. Об этом напоминает уменьшенная до размеров детской игрушки копия армейского двухтонника, хранящаяся в рабочем кабинете ветерана-конструктора АВТОВАЗа. А среди других экспонатов мини-музея Петра Михайловича особняком выделяется... деревянная лягушка.

– Эта игрушка – воспоминание о тех временах, когда НТЦ перешёл на хозрасчёт, – грустно улыбается Пётр Михайлович. – Много чем приходилось заниматься, чтобы заработать оборотные средства. Мы тогда на полигоне в районе Сосновки построили колбасный цех, маслострой, где делали лучшее в губернии подсолнечное масло. А такие, как эта, деревянные игрушки мы продавали в Италию – там уже пластиковыми наигрались...

– Перестройка чуть не убила весь отечественный автопром, – продолжает мой собеседник, указывая на другую игрушечных размеров сувенирную модель. – Вот, посмотрите на ГАЗ «Водник» – над его компоновкой довелось поработать и мне. В стране царил разоруха – на ГАЗе хватало за любые разработки, которые позволили бы заработать. Одним из таких проектов и был «Водник». Хорошо, что они потом нашли свою нишу – начали выпускать «Газели». Но выжили далеко не все.

– Перестройка и распад Советского Союза затормозили развитие АВТОВАЗа лет на пятьдесят, – убеждён Пётр Прусов. – С огромным опозданием, лет через десять после начала работы над проектом, удалось запустить производство «десятки». А «Калину» мы смогли поставить на конвейер не так давно, хотя прототип автомобиля был практически готов в начале 90-х годов.

Шла работа над «Проектом С». Мы работали над новым поколением автомобиля «Нива» с независимой задней подвеской, реечным механизмом рулевого управления, передней подвеской MacPherson... Средств не хватало катастрофически, и от многих прогрессивных решений вообще приходилось отказываться...

Впрочем, если вспомнить историю, до строительства Волжского автозавода в Советском Союзе вообще понятия, кажется, не имели о настоящем массовом автомобилестроении. Широкий ряд технологий, связанных с автопромом, увы, не был знаком в стране, успешно решавшей задачи космического масштаба. Тем не менее именно на ВАЗе в скором времени создали модель, ставшую родоначальником нового класса автомобилей – так называемых кроссоверов.

– Где, как не в Тольятти, могла родиться «Нива»?! – переспрашивает Пётр Прусов, когда у него интересуются историей легендарного бестселлера. – Я двумя руками за то, чтобы у нас в стране строились дороги – там, где это можно. Но в России есть такие

регионы, где рек больше, чем дорог. А на ВАЗе новая модель стала продолжением работы над «копейкой», над «тройкой», над «шестёркой». С учётом имевшейся производственной базы, существовавших технологий. Отсюда – несущий кузов, небольшой, по меркам внедорожников, объём двигателя.

– Сейчас мы тоже можем преодолеть своё отставание от лидеров мирового автопрома, если найдём, как и в случае с «Нивой», новую нишу, – не сомневается ветеран-вазовец. – Эта миссия уже ляжет на плечи молодых конструкторов, выпускников вузов, которых в последнее время приняли в дирекцию по инжинирингу. Я верю, что через три, максимум, через пять лет эти ребята начнут «выстреливать». Мне это напоминает собственную молодость, когда в Тольятти из Запорожья по распределению приехали сразу два десятка выпускников машиностроительного института...

Пётр Михайлович вспоминает, как доверял молодым, совсем ещё «зелёным» специалистам первый главный конструктор Волжского автозавода **Владимир Соловьёв**. И верит в сегодняшнюю молодёжь, приходящую на АВТОВАЗ. Как в своё время поверил в **Юрия Кутева**, **Валерия Козенкова**, **Сергея Прохорова**, **Олега Груненкова**, которых считает своими учениками. Тут, впрочем, надо заметить, что самому Петру Михайловичу тоже повезло с наставниками – сегодня юбиляр с гордостью признаётся, что огромное влияние на него, как на специалиста, оказали главный конструктор АЗЛК и НАМИ **Борис Фитерман** и главный конструктор ЗАЗа **Владимир Стешенко**.

Связь поколений – не пустые слова для Петра Прусова, двери кабинета которого остаются запахнутыми настезь даже в отсутствие хозяина, словно бы приглашая заходить, не стесняясь, молодых конструкторов. А напротив рабочего стола – фотография **Виктора Полякова**. К слову, именно Пётр Михайлович в своё время приложил огромные усилия для организации праздничных торжеств, приуроченных к 35-летию юбилею УГК, где удалось собрать многих ветеранов управления и пригласить самого «Папу» – Виктора Николаевича Полякова.

В прошлом году конструкторское подразделение, как и весь Волжский автозавод, отметило своё 45-летие. А НТЦ отпраздновал четвертьвековой юбилей. Для Петра Михайловича Прусова с наступлением нового года, однако, череда знаменательных дат лишь продолжается. Сегодня в его адрес прозвучит немало поздравлений по случаю 70-летия. А 2012 год пройдёт под знаком 35-летия легендарной «Нивы».

Максим КУРОЧКИН