

# ЕСЛИ БОЧКУ НЕЛЬЗЯ КАТИТЬ...

**Главный конструктор ВАЗа решает нетривиальную задачу – как запустить в серию новую модель, не имея на то денег...**

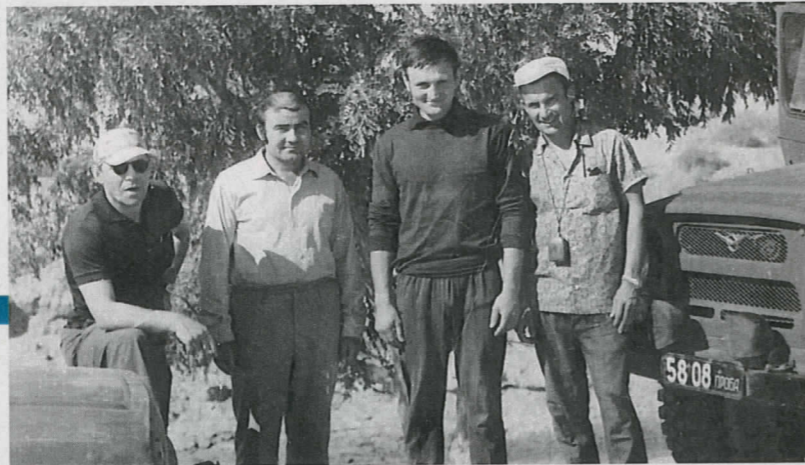
Владимир АРКУША

Смена главного конструктора – несомненно, событие в жизни ВАЗа. Тем более, что вновь назначенный на эту должность – лишь третий по счету почти за тридцать лет работы завода. Предшественник, Георгий Константинович Мирзоев, был главным конструктором около двадцати лет.

Фигура преемника хорошо известна как на самом ВАЗе, так и в более широких автомобильных кругах: Петр Михайлович Прусов пятнадцать лет работал первым заместителем главного конструктора. (А всего отдал проектированию вазовских моделей 28 лет.) Столь высокая должность на крупнейшем заводе страны – не сахар, особенно в пору экономических трудностей. Тем интереснее узнать, какие задачи он считает приоритетными, какие методы их решения – наиболее эффективными в нынешних условиях.

Важнейшую задачу мы назвали в подзаголовке рассказа. То, что непочтительно кажется квадратурой круга, Прусова отнюдь не обескураживает. Недаром последние лет десять он уделял так много внимания становлению опытно-промышленного производства – ОПП. Универсальное по характеру (механическая обработка, сварка, формовка пластмасс, вскоре добавится окраска и др.), куда менее инерционное, чем основное производство, ОПП позволяет "заявить" новую модель на рынке гораздо раньше, чем созреют для ее выпуска все подразделения автогиганта и его смежники.

Именно ОПП дало путевку в жизнь многострадальной "Самаре-2" – ВАЗ-2115 (напомним, это модернизация "девяносто девятой") и универсалу ВАЗ-2111. Именно в ОПП станут делать мини-вэн ВАЗ-2120. Наконец, здесь вскоре начнут собирать, без преувеличения, эпохальную модель ВАЗ-2123 – преемницу "Нивы". (Ужасно досадно то и дело оперировать числовыми индексами – но об этом нужен отдельный сердитый разговор.)



На испытаниях "Нивы" (Термез, 1974). Второй слева – П. Прусов, крайний справа – ведущий испытатель "Нивы" В. Котляров.

"Нива" – несомненно, "любимое дитя" Прусова. В самом начале своей карьеры, в 1972-м, молодой специалист – недавний выпускник вуза стал одним из инициаторов, а вскоре руководителем проекта первой оригинальной модели ВАЗа – полноприводной 2121. Основными оппонентами выступили конструкторы уазовской (читай – американской) школы. Вездеход, считали они, да и не только они, должен быть рамным, с простым грузопассажирским кузовом под тентом, неразрезными мостами на рессорных подвесках и отключением передних колес. Прусов с единомышленниками задумали "все наоборот", стремясь сделать гражданскую машину –



Справа налево: П. Прусов, директор ПТО ВАЗа П. Синьков, бывший директор ДААЗа А. Савченко.

комфортабельную и современную. К тому же предлагалось использовать действующую технологическую базу: не требовалось создавать новые специфические производства – рамное и рессорное. Машина выдержала нелегкие сравнительные испытания с прото-

типами АЗЛК ("Москвич-415", построенный по схеме классического "джипа") и "Ижмаш" и заставила поверить в творческий потенциал тогда еще совсем молодого завода.

Не спрашивал об этом Прусова, но почти уверен: интерес к вездеходам вовсе не случаен у человека, чьи детство и юность прошли в белорусской деревне. В Городке (это название населенного пункта) окончил сельхозтехникум, получив, как полагалось в таком заведении, квалификацию чуть не по десятку специальностей – от тракториста до сварщика. Неплохим подтверждением той квалификации стали две медали "За освоение целинных земель" – первой наградили еще в техникуме после практики, второй – когда служил солдатом. Думаю, среди конструкторов автомобилей (тем более – главных) немного людей, для которых слово "пахать" обозначает не любую тяжелую работу, но прежде всего – в совершенстве освоенный процесс обработки земли...

Ну, а проектировать автомобили Прусова учили в Запорожском индустриальном – одном из немногих вузов, где (в отличие от автодорожных институтов) по сей день готовят конструкторов и технологов для автомобильной промышленности. Окончив институт, в 1970-м приступил к работе в Управлении главного конструктора ВАЗа.

Читателям не приходится напоминать, сколь редким событием были для советского автопрома смены моделей. Прусову, что называется, повезло: первый же спроектированный при его участии автомобиль не просто запустили в серию, но освоили в короткие сроки: от первой линии на ватмане в 1972-м до первой "Нивы" с конвейера в 1977-м прошло менее пяти лет!

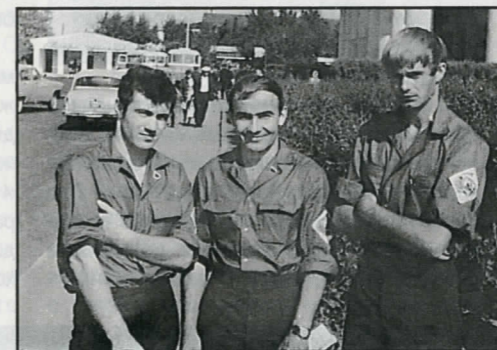
Впрочем, нет пророка в своем отечестве – здесь ее поругивали за невместительный кузов, три двери и прожорливость, за рубежом – приняли на ура. Множество "нив" и сегодня бегают по дорогам Германии, Франции, Италии, Испании, тогда как интерес к другим вазовским машинам сошел на нет. "Ниву", причем с левым рулем, охотно покупали в Японии, где возникло немало ее фан-клубов.

Любопытен и другой штрих: инвестиции в производство "Нивы" составили смехотворную по нынешним меркам сумму – около 60 млн. долларов. "Спустя десять лет, – усмеяется главный, – за такие деньги смогли сделать только пятую передачу для "классической" коробки...". В известном смысле "Нива" – пример освоения новой модели "без денег", хотя нынешние обстоятельства тогда, понятно, никто не мог предвидеть.

Но чем дальше, тем медленнее реагировал огромный, чертовски инерционный механизм автогиганта на "поворот руля" в сторону новых моделей. С тем большей настойчивостью Прусов занимался становлением ОПП. Надо ли удивляться, что первой серийной машиной здесь стала длинная "Нива" – сначала трехдверная ВАЗ-2129, а вскоре – пятидверная ВАЗ-2131. Прусов был убежден, что полноприводная машина, несмотря на почтенный возраст, не исчерпала себя – поэтому стимулировал, подталкивал к осуществлению целый ряд проектов на основе "Нивы" (они уже знакомы читателям ЗР). Он добился крупного успеха в самом начале карьеры – а впоследствии сделал (и делает) многое, чтобы подобный успех пережили молодые коллеги. Так, серией проектов на базе "Нивы" непосредственно руководит Николай

Тазтдинов. Поручив самостоятельный участок работы, Главный подчеркивает, что не склонен к мелочной опеке: "Меня не интересует, как вы гребете – важно, в том ли направлении движется лодка".

С вводом ОПП прибавилось возможностей, чтобы реализовать конструкторский потенциал в новых моделях и товарной продукции. Доходы от нее позволяют финансировать выпуск следующей партии машин или новый проект... Принцип практичного хозяина – рассчитывай только на то, чем располагаешь.



Годы студенчества – пора стройотрядов (Екатеринбург, 1968). В центре – П. Прусов.

Не стоит думать, будто Прусов не видит иной перспективы, кроме "полноприводной". В ОПП собрана и уже продана первая партия универсалов ВАЗ-21045 с дизелем собственной конструкции, сделанным на барнаульском "Трансмаше". Пока счет на десятки: "Посмотрим на реакцию потребителя", – говорит Прусов. Здесь же собирают первые двухлитровые моторы ВАЗа с впрыском – прежде всего, в расчете на мини-вэн.



Довелось "Ниве" побывать и на полюсе.

"Понятно, – протянет скептик-читатель (а кто нынче не скептик!). – Создали отхожий промысел для конструкторов, а массовые-то машины осваивать не спешат". Да нет – при всей увлеченности проектами ОПП Главный, позволим себе такой каламбур, не забывает о главном: нужно улучшать качество и наращивать выпуск машин нового, "десятого" семейства. Равно как и задержавшейся в опытном производстве "пятнадцатой". По настоянию Прусова план выпуска 2110 и ее модификаций на этот год увеличен с 80 до 116 тыс. шт.

Кстати, мы беседовали с Главным после очередного совещания по качеству "на высшем уровне". Дело тут не в одних совещаниях, – иронизирует он, – но внимание первых лиц все-таки сказывается на качестве. Хотя, конечно, потерять его легко, а поднять на приличный уровень куда труднее".

Это только в юности представляется, что конструктор без остатка отдает себя созданию новой техники. Увы – его работа во многом рутинна, причем главный конструктор и есть главный рутинер: десятки совещаний, сотни людей, тысячи листов разных документов... За всем неотложным и обязательным не так много времени остается, чтобы делать новые модели, а необходимость заниматься ими становится, гм, неочевидной – тем более, когда нет денег. Но – на то он и главный, чтобы повседневность не закрыла от него дальние цели, не лишила стимула к движению. Говоря словами самого Прусова: "Если бочку нельзя катить – будем волочить ее, лишь бы двинулась вперед".

Если судить по результатам работы НТЦ, "бочка" движется – хотя траектория этого движения прочерчена компромиссами.