

ОН НЕ ПАРАДНЫЙ ГЕНЕРАЛ, ОН – ОТЕЦ «НИВЫ»

Свое семидесятилетие отец русского внедорожника «Нива» Петр Прусов отмечал как минимум трижды. Первый раз – когда 6 января к нему в Ташелку прямо в день юбилея приехали члены тольяттинского клуба нивоводов и вручили знамя на алом полотнище портрет юбиляра и лозунг: «Нивоводы всех стран, объединяйтесь!». Автомобилей приехало семь, хотя инициатор похода Юрий Целиков планировал выстроить в длинный поезд все семьдесят – так, чтобы и Прусов, и округа надолго запомнили. Однако Петр Михайлович о сюрпризе как-то узнал и успел деревенскую автопробку загоя разгрузить, пригрозив другу: «Только попробуй! Обижусь надолго!».

В этот день бывшему ведущему конструктору проекта ВАЗ-2121 вручили еще один симпатичный подарок – книгу его воспоминаний, сигнальный экземпляр, только-только из типографии. Потом были, конечно, посиделки с друзьями и родными. А позже в литературной гостиной состоялась презентация этой книги, на которую пришли ветераны АВТОВАЗа – те, с кем, собственно, и сочинял Прусов 35 лет назад свое главное детище – «Ниву».

Когда Петра Михайловича называют отцом «Нивы», он спорит, не соглашаясь с однобокой точкой зрения. Его аргументы понятны: ВАЗ-2121 – командное творение, результат упорной работы и бессонных ночей многих конструкторов, дизайнеров, испытателей, технологов. Он и про вышедшую книгу говорит, что ее успех – не его заслуга. Отшучивается: «Доброе слово и кошке приятно, но я здесь – на второстепенных ролях. Я рассказывал журналисту Диане Стукановой и редактору-составителю Александру Степанову все, что мне казалось важным и интересным, но они взяли то, что считали важным и интересным для себя. Поэтому если вышло плохо – я не виноват! Думаю, в этой книге не нарушен принцип, что больше всего врут очевидцы. Но я благодарен тем, кто ее выпустил, потому что у нас появился повод собраться!».

Так, с легкой иронией, Прусов относится ко всему. Рассказывая, что родился в белорусской деревне Зубки, утверждает: «Если вокруг моей деревни провести окружность радиусом 600 километров, то в ней окажутся Москва, Санкт-Петербург, Минск, Таллин, Рига и пол-Киева. Получается, что все эти города – окрестности Зубков...». Или говорит, как в детстве быстро рос по «карьерной» лестнице – от свинопаса до пастуха и наконец дорос до «водителя» кобылы Домны. Редактор книги о Прусове Александр Степанов на презентации пошутил, что на первой странице должно быть написано посвящение именно кобыле Домне. Ну или хотя бы корове, которая первой опробовала изобретение юного Прусова.

Будучи студентом техникума, Петр в качестве курсовой работы изобретал установку для мойки

корнеплодов и для дробления камней. И решил применить ее на дойке коровы. Корова тогда своего счастья не поняла, оборвала постромки, и ее неделю не могли вернуть в стойло. Но, как известно, именно то, что не дается сразу и сопротивляется, вызывает в русском человеке неподдельный исследовательский интерес. И, может быть, именно благодаря этой корове после учебы, после многих других проб и ошибок из Прусова в итоге и получился настоящий конструктор, благодаря которому в Тольятти был создан культовый автомобиль, известный во всем мире. Автомобиль, который своим появлением всколыхнул мир. Автомобиль, который достойно сражался в международных ралли-рейдах «Париж – Дакар», «Париж – Пекин», «Алжир», «Ралли фараонов», «Крыша Африки»... Автомобиль, за которым выстраивались в очередь гордые немцы, французы, канадцы и на который и сегодня, спустя 35 лет после первого выхода с конвейера, спрос превышает предложение. Автомобиль, который закупали даже японцы, не допуская никого из иностранцев на свой рынок, а спустя семь лет после выхода «Нивы» буквально ее скопировали – взяли идеологию, современные формы, сочетание зависимой задней подвески с независимой передней, тормоза и получили свой внедорожник Suzuki Vitara.

Список достижений «Нивы» на международном уровне можно было бы продолжать долго. Так же долго, как и перечислять проекты, в которых принимал участие или играл ведущие роли Петр Прусов. Говорят, все мы родом из детства. Так вот в книге все это есть. Про то, как в детстве мазал школьный подоконник, рядом с его партией, чернилами, чтобы учительница во время контрольной на него не присаживалась, – а она прислонилась, причем белой юбкой. Как прочитав «Гиперболоид инженера Гарина», создавал вместе с другом свой аппарат и создал, а потом мать впервые в жизни выпоролла за сгоревшую скирдю. Как отдувался за шалости в кабинете директора... игрой в шахматы. Как хвастался своим знанием китайского языка лучше учителя только потому, что не краснел, произнося иные слова, похожие на русские ругательства. Как дрался и в первом классе был пойман за курево – позеленевший и все осознавший. И как прорывался на школьные занятия даже в пургу. Как голодал в студенчестве и хватался за любую работу и как писал свои первые стихи. И как в армии, при выполнении «интернационального долга» в Алжире, стихи помогали ему, сидя в танке, просчитывать французские схемы минирования и оставаться в живых. В книге есть эпизод, из-за которого Петра по ошибке сочли погибшим.

...Это была тяжелая, опасная, боевая работа. Танки шли в огромных клубах огня и дыма, сотрясаемые непрерывными разрывами мин. В летние месяцы температура внутри башни достигала 60-70



Прусов был компоновщиком «Нивы», а не разработчиком каких-то отдельных узлов. Его целью было определить, какие узлы можно использовать от серийных моделей, а какие нельзя и надо проектировать новые. Далее его задачей было оптимально состыковать серийные узлы и оригинальные. При этом нужно было выполнить базовую задачу – сделать автомобиль повышенной проходимости. Есть мнение, что роль компоновщика в любом автомобиле – определяющая. Если автомобиль удачный – значит, компоновщик отлично справился со своей задачей. Если неудачный – значит, не было профессионального компоновщика.

градусов. Счет уничтоженных мин шел на тысячи. Однажды танк Прусова подрывался: мина подожгла днище и разорвалась. Он был контужен, левую ногу задело осколками, но из танка выбрался и уполз в пустыню Сахару: пять дней без воды и еды и полный сапог крови. А пока он пропал в пустыне, штабисты сообщили о его гибели маме в Белоруссию. Вроде бы и сегодня южнее Алжира, на 119 километре, есть обелиск, где выбито имя Петра Прусова.

...Летом 1970 года в отдел

главного конструктора ВАЗа пришел молодой выпускник Запорожского машиностроительного института. Он оказался бойким и настырным. И благодаря незаурядным качествам уже через два года был назначен ведущим конструктором проекта ВАЗ-2121, то есть «Нивы». Но, вопреки стереотипу, Прусов причастен не только к рождению «Нивы». Свою лепту Петр Михайлович внес в развитие таких проектов, как «Самара», «восьмерка», «девятка» и ее модификации – «93-я» и «99-я» модели, «Ока»,

«десятка», «Калина», «Приора»... Он видел, как создавался в Запорожье знаменитый «Тяни-толкай», а позже принимал участие в разработке «Таврии» и елабужской версии, послужившей потом прародительницей «Калины» (советскому автопрому была присуща кооперация). Его первым проектом, как и у многих других тольяттинских конструкторов, была вазовская «чебурашка» (ВАЗ 1101): на ней нарабатывали опыт, пробовали силы.

– К сожалению, только два автомобильных проекта, в которых я участвовал, стали проектами развития, – говорит Прусов. – Первым таким проектом была «Нива»-2121. И автомобилями развития были модели семейства «Самара». Все остальные проекты в истории АВТОВАЗа (и, в частности, в моей жизни) – это проекты выживания. 15 лет мы были лидерами. 20 лет держимся в первой десятке, а кое-где даже в первой тройке. Но, к великому сожалению, автомобиль – это не коньяк, с возрастом он не становится лучше. Сегодня надо говорить о новой машине...

Прусов сегодня мечтает о новой «Ниве», о «Ниве-3».

В 2001-м модель была передана в производство на СП «Джи Эм-АВТОВАЗ» и превратилась в Chevrolet Niva. Как главный конструктор Петр Михайлович, конечно же, был участником тех событий и знал все нюансы долгой цепи переговоров:

– В момент передачи было такое чувство, будто своего ребенка отдаешь в чужую семью. Мы были абсолютно уверены, что этого ребенка «накормят, оденут, обуют» лучше, чем мы. Но будут ли любить его так же, как мы? По прошествии времени теперь очевидно, что американцы относятся к этому автомобилю лучше, чем я ожидал...

В книге все это есть. Прусов оперирует в ней такими фразочками: «Нива» – это техническая удача, «восьмерка» – техническая революция, «Ока» – дитя трудное, «девятка» рожали, как ежа. И за каждым таким прусовским эпитетом рисуются картинки, в которых становятся по-человечески понятны телодвижения монстра под названием «АВТОВАЗ». Прусов рисует внешние и внутренние обстоятельства, способствующие принятию того или иного технического решения, меняющего модель российского автомобиля. И, как

КСТАТИ

Вообще в том, что АВТОВАЗ снова начал выпускать книги о своей истории и о людях, которые действительно много значили в судьбе предприятия и города Тольятти, есть что-то очень оптимистичное. Почти такое же, как бесперебойная работа конвейера и длинные списки очеркников, желающих приобрести именно тольяттинский автомобиль. Книга о Прусове ждала своего издания почти четыре года. Она одна из тех, что задумывались длинным циклом еще в 2002 году. 24 книги из этого цикла уже вышли – о Борисе Поспелове, Ирине Красновой, Аркадии Гильбухе, Александре Ясинском, Георгии Мирзоеве... На очереди еще несколько. В

черновом варианте уже лежат рукописи о Юлии Мирзоевой – женщине, которая много лет возглавляла такое некогда значимое для АВТОВАЗа и города предприятие, как Интерклуб. О Леониде Бредихине – человеке, который выстраивал систему труда и зарплаты на АВТОВАЗе (когда-то она была самой передовой в стране). О Витторио Валетте, почетном президенте компании FIAT, чья подпись стоит под соглашением 1966 года – соглашением, с которого начинался АВТОВАЗ. Увидят ли свет эти воспоминания, из которых, словно мозаика, по кусочкам собирается настоящая, подлинная история российского автопрома?