



Сегодня — день рождения „Нивы”.
НА СНИМКЕ: один из первых эскизов автомобиля, разработанных В. Семушкиным, 1972 г.

Материал, посвященный этому событию, читайте на 4—5 стр.

У нашей
„Нивы”
был папа —
„Крокодил
Гена”

Милиция сработала на „отлично”

Кража из кассы производственного управления АО „АВТОВАЗ” почти полутора миллиардов рублей, произошедшая 15 марта, буквально взбудоражила коллектив завода.

Для раскрытия преступления были подняты милицеские силы завода, района, города. Проверялись и моделировались десятки версий. И вот на исходе второй недели ~~интенсивной~~ оперативно-розыскной работы сотрудники уголовного розыска отдела милиции ВАЗа совместно со своими коллегами из УВД Автозаводского района ~~напали~~ на след преступников, которые уже успели переправить деньги за пределы завода и спрятать их в тайнике.

Подозреваемые в ограблении кассы задержаны, и у них изъято пока только около миллиарда рублей. Местонахождение остальных денег выясняется.

О подробностях милицеской операции мы постараемся рассказать в ближайших номерах „ВА”.

М. ОСМОЛКИН.

„Дыры” не уменьшаются

Как известно, сегодняш- в виде масла, воды и воз-

Переворачивая страницы собственной ли жизни, заводской ли истории, конечно же, хочется задержаться на более приятных моментах. Освоение „Нивы” — один из самых блистательных вазовских сюжетов. 5 апреля 1977 года сошла с конвейера первая „Нива” — прекрасный повод для разговора в канун большого заводского юбилея. А возможен этот разговор стал благодаря людям, имевшим самое непосредственное отношение к этому автомобилю: **Михаилу Николаевичу ГОДЗИНСКОМУ** — начальнику управления спортивных автомобилей, **Петру Михайловичу ПРУСОВУ** — заместителю главного конструктора, начальнику управления проектирования автомобилей и **Владимиру Викторовичу САФОНОВУ** — заместителю директора СКП. Собрались они вместе по просьбе музея ВАЗа — пленка с их воспоминаниями отныне будет храниться в музейном архиве. А для читателей газеты корреспондент „ВА” озвучит лишь часть беседы — некоторые любопытные и неизвестные широкой заводской общественности подробности рождения „Нивы”.

месте, а как модель — на первом. И нигде мы не скатывались ниже пятого, а ведь около 40 фирм торгуют „Нивой” только в Европе. Даже в Японии, этом символе современной техники, продавалась „Нива”, в этой стране до сих пор существуют клубы ее фанатов.

Михаил Годзинский, который отвел себе в разговоре роль эдакого подающего пасы (его подачи, замечу, оказывались как нельзя своевременными и результативными), уточнил:

— *Это единственная машина из джипов с несущим кузовом, она открыла в этом направлении дорогу другим. Следом бросился в найденную нишу „Мерседес”.*

моза барабанные... И тогда было принято соломоново решение: построен макетный образец, который прозван „Крокодил Гена”... Шел 1971 год.

Годзинский: На этом „крокодиле” мне довелось убирать картошку. Дело в том, что завод проваливал уборку, и В. Н. Поляков назначил меня старшим. На этой машине вовсю гонял по полям, когда на другом транспорте все тонули. И невдомек было, что езжу на прототипе „Нивы”.

Но хотя после экзамена нашенскими проселками прототип ответил на принципиальные вопросы, споры не утихали. К примеру, каким должен быть внешний вид машины? Многие настаивали на джипе. В это время пришел на ВАЗ молодой тогда Валерий Семушкин. П. Прусов, тоже еще молодой человек, уговорил его сотрудничать. Сейчас-то Петр Михайлович признается, что обратился к Семушкину потому, что „старик” его, молодого, попросту не слушался.

На предварительном этапе поддержку получил вариант „стариков”, то есть стиль джипа. Прусов отправился к главному конструктору В. С. Соловьеву, излил на него все негодование, мол, не буду я заниматься машиной, где начинка новая, а форма старая... Соловьев предложил не горячиться, но на окончательном техсовете предложил обсудить проект молодых. Этот проект победил, и в декабре 73-го авторы его получили свидетельство на промышленный образец.

У „Нивы” счастливая судьба еще и потому, что ВАЗ в ту пору был на подъеме. Вдобавок коллектив завода — молодой, легкий на подъем, горячий до работы. Все это давало возможность осуществить задуманное за 6 лет — оптимальный срок. В январе 71-го приступили к проектированию „Нивы”, в апреле 77-го сошел первый автомобиль.

Годзинский: Параллельно с проектированием шло „выбивание” денег. Делалось это при советской системе через Совмин. Для того чтобы тебя вышибли в Совмине, нужно представить сметы, проекты... А чтобы денежки были выделены, нужно решение партийного съезда. Этим занимались Ильичев, Поляков, Летчфорд. Тогда-то и появилась соответствующая строка в решениях XXV съезда партии.

А сроки постановки „Нивы” короткими были еще и потому, что использовали производственный корпус, совершенно не предназначенный для изготовления автомобилей. Было на все про все 50 миллионов золотых рублей (в пересчете на нынешние „зелененькие” — 70 млн. долларов. Сравните: лишь внедрение пятиступенчатой коробки передач потребовало от ВАЗа 95 млн. долларов. — **Ред.**). На эти деньги ничего нельзя было сделать. В. Н. Поляков собрал главных инженеров, чтобы прикинуть, что нужно. А что имели? Ничего: ни площадей, ни оборудования, ни финансирования...

Бились вазовские специалисты над проектом, ужимали его запредельно до требуемых 50 млн., но ничего не ужималось. Поляков заявил: „Вы хотите похоронить машину?”.



У нашей „Нивы” был папа — „Крокодил Гена”

титулового главного конструктора, начальнику управления проектирования автомобилей и **Владимиру Викторовичу САФОНОВУ** — заместителю директора СКП. Собрались они вместе по просьбе музея ВАЗа — пленка с их воспоминаниями отныне будет храниться в музейном архиве. А для читателей газеты корреспондент „ВА” озвучит лишь часть беседы — некоторые любопытные и неизвестные широкой заводской общественности подробности рождения „Нивы”.

„Нива” — автомобиль в вазовской коллекции уникальный. Сравнительно недавно, будучи в „преклонном” возрасте, он обзавелся семейством: машиной с дизельным двигателем, тремя модификациями с удлиненной базой, снегоболотоходом... Уже сегодня есть проект „Флора” — автомобиль для тундры. Особенность его в том, что, работая в тундре в течение года, он абсолютно не поранил травяной покров. Даже есть фото соответствующей местности, сделанные из космоса. Там, где работала „Нива”, — нетронутая земля, а где прошелся „ГАЗ” — тундра на много лет выведена из строя.

„Нива” вообще стоит особняком в истории ВАЗа. По сути, это первый полностью свой автомобиль. Кроме того, он открыл нишу на рынке полноприводных автомобилей. Ведь до него был только джип. А вазовская машина, сохраняя все плюсы легковой автомобиля, поаимствовала проходимость джипа. Сегодня в этой нише уже тесно. Но был период (примерно лет пять), когда ВАЗ царил на рынке полноприводных авто, был вне конкуренции и поставлял на внешний рынок столько машин, сколько могла „переварить” инспекция по внешней торговле. До 86-го года на всех автосалонах „Нива” притягивала к себе внимание. Но и сегодня, приближаясь к своему 20-летию, она остается самой раскупаемой машиной ВАЗа. Во Франции так вообще она по раскупаемости как марка — на втором

месте, а как модель — на первом. И нигде мы не скатывались ниже пятого, а ведь около 40 фирм торгуют „Нивой” только в Европе. Даже в Японии, этом символе современной техники, продавалась „Нива”, в этой стране до сих пор существуют клубы ее фанатов.

Михаил Годзинский, который отвел себе в разговоре роль эдакого подающего пасы (его подачи, замечу, оказывались как нельзя своевременными и результативными), уточнил:

— *Это единственная машина из джипов с несущим кузовом, она открыла в этом направлении дорогу другим. Следом бросился в найденную нишу „Мерседес”.*

Михаил Годзинский, который отвел себе в разговоре роль эдакого подающего пасы (его подачи, замечу, оказывались как нельзя своевременными и результативными), уточнил:

— *Это единственная машина из джипов с несущим кузовом, она открыла в этом направлении дорогу другим. Следом бросился в найденную нишу „Мерседес”.*

Михаил Годзинский, который отвел себе в разговоре роль эдакого подающего пасы (его подачи, замечу, оказывались как нельзя своевременными и результативными), уточнил:

— *Это единственная машина из джипов с несущим кузовом, она открыла в этом направлении дорогу другим. Следом бросился в найденную нишу „Мерседес”.*

Этого никто не хотел, и посему... влезли в корпус запасных частей 062. В свое время В. А. Деханов выбивал деньги, строил его под склады, но воспользоваться по назначению не удалось. И так, чужие площади, несчастье 50 миллионов и решение изготовить 50 тысяч машин. Цифра крамольная, ведь она совершенно нерентабельна, экономикой тут и не пахло. Но на ВАЗе понимали: нужно влезть в коридор продаж, нужно показать машину, а потом уж торговаться за нее дальше.

062 корпус делили механики и сборщики. Сейчас всеми признается: чтобы создать механику по обходным вариантам, надо быть фокусниками. И фокус получился, хотя и с издержками. Сборщики на своей половине также создали окраску, но ущербную, сварку, но куцую — конвейер не вмещался, и, с точки зрения технологии, это было очень плохо.

Годзинский: Приехал к нам в корпус А. Н. Косыгин. Мой коллега, главный инженер МСП Н. М. Головкин, поведив его по своей стороне корпуса, передал мне Косыгин все осмотрел, а в конце, пожав руку, заявил: „Товарищ инженер, вы все сделали плохо, итальянцы сделали лучше“. Я промолчал, что я мог ему сказать? Что у меня денег не было? Что не хватало всего 5 млн. рублей, чтобы совместить коробку с раздаткой, и это привело к повышенному шуму и вибрации при эксплуатации?

Сегодня вряд ли кто будет отрицать: машину сделали на чистом энтузиазме. Когда же изготовили первые автомобили „Нива“, дорога новорожденных лежала в Москву, аж в самый Кремль, на съезд, на смотрины.

Годзинский: Меня назначили руководителем колонны из семи машин. Выехали в ночь, за рулем сидели водители в красивой, специально пошитой форме. Но, признаюсь, милиция просто не давала нам ехать: останавливала, чтобы посмотреть, подивиться. Наконец, мне надоело, и в Рязани я пригрозил очередному инспектору: „Сообщу всем своим на работе: если еще раз остановят, вас завтра в Кремль вызовут, вы срываете показ в Политбюро!“ Он под козырек, и мы за час с небольшим домчались от Рязани до Москвы.

Ну, а ВАЗу тем временем „Нива“ доставалась нелегко. Если на стандартную машину, идущую на нормальном конвейере, отводилось 72 часа трудоемкости, то на „Ниву“ — в 3—4 раза больше, ведь все, что называется, шло через коленку: некуда было поставить контейнеры, негде проехать погрузчику, если на конвейере главного корпуса были автоматизированные линии сварки кузова, то в 062 корпусе лишь много позже появились линии только пола и шасси, а после них вручную на кондукторах доваривали кузова.

В. В. Сафонов вспоминает: кузова со сварки на тракторных тележках везли в 44-й цех в окраску, таким же образом возвращали назад. Когда автомобиль сходил с конвейера, тут же подвозили на тележке окрашенный кузов, на руках вешали его на подвеску и отправляли на сборку. И так — до февраля 78-го года.

...В. В. Сафонов вернулся в 062-й корпус еще раз в 81-м году „для выполнения временной задачи — прикрытие производство „Нивы“, пока ее руководитель находился в командировке“. „Временно прикрыл“... на 12 лет. Это был значимый период не только его личной биографии, но и машины. Дело в том, что Сафонову достался корпус, в котором выпускалось официально 50 тысяч машин, но уже был наработан вариант выпуска 75 тысяч. Вот и начали бумажные цифры воплощать в реальность: достроили корпус, в двух местах опустили главные конвейеры до рабочего уровня, расширили накопитель

ра по испытаниям. Их вклад в становление и изготовление „Нивы“ несомненен.

...Сегодня вазовские конструкторы искренне сожалеют, что лишь на фотографиях сохранились прототипы „Чебурашка“ и „Крокодил Гена“. Видно, были очень молоды специалисты ВАЗа, чтобы думать об истории и воспоминаниях, тогда жили будущим и не очень ценили настоящее. П. Прусов сожалеет, что не уберегли и „Ниву-2122“, плавающий автомобиль, — заказ Минобороны. Вернее, не уберегли для ВАЗа, так как он существует в двух экземплярах до сих пор: в авто-



5 апреля 1977 г. 062 корпус.

сварки.... Евгений Васильевич Раков, начальник УЦОиРО (он уже ушел в мир иной), проводил тогда вместе с Сафоновым все воскресенья и праздники, решая проблемы отладки конвейерных систем корпуса... Фактически с тех пор мало что изменилось.

С февраля 82-го года в корпусе начали не просто выдавать штуки, но ежемесячно справляться с планом. Машина оказалась, повторюсь, очень дорогой. Но акkurat к февралю, когда наконец-то была полностью запущена технология, начался настоящий бум вокруг „Нивы“. Делали около 60 машин, а задачу поставили — 100. И все на экспорт. Причем коллективу было незатруднительно этот план перевыполнить. Тогда практиковалось делать подарки к официальным праздникам. К примеру, к 40-летию Победы изготавливали плюсом 40 машин. Но надо отдать должное руководству завода: производству „Нивы“ не отказывали, если требовалось что-то для решения социальных проблем коллектива или производственных. А всего за 19 лет с конвейера корпуса 062 сошло более 1 млн. 200 тыс. автомобилей.

В ходе разговора прозвучали еще две фамилии, принадлежавшие людям, которых уже нет: М. Н. Фаршатов, технический директор АвтоВАЗа, и Я. Р. Непомнящий, заместитель главного конструктора

мобильном музее в Паневежисе и у В. И. Даманского, ведущего конструктора этого проекта. До сих пор он ездит на этом автомобиле.

Не могла не спросить главного конструктора „Нивы“, каков его прогноз на будущее этой долгожительницы. Он ответил, не раздумывая:

— До 2000 года „Нива“ будет жить, она увидит XXI век, причем именно та, что выпускается сегодня. Сегодня только в Тольятти на базе „Нивы“ выпускаются грузовичок „Бизон“, 2129 (трехдверная с удлиненным кузовом), 2131 — пятидверная модификация, „Бронто“ — для инкассаторов, снегоболотоход, в Чехове — „Нивы“ с дизельным двигателем, в Подмоскovie будет осуществляться проект „Флора“, о котором уже говорили. Есть заказ от коммунальных служб на автомобиль-пикап с 4-местной кабиной.

И еще вопрос моим собеседникам „на засыпку“: возможен ли когда-нибудь повтор успеха, достигнутого в 80-х годах с помощью „Нивы“? Они были единодушны:

— Мы обречены на такой повтор, ибо у ВАЗа просто нет иного выхода. Мы обязаны повторить опыт коллективной целеустремленности. Иначе наша фирма не выживет.

Р. МАРКОВА.
Фото из архива музея ВАЗа.