

30K-1
814

Handwritten signature

65
1246

10
1965



ПУБЛИЦИСТИКА

М. Лазарев

ЗАПОРОЖСКИЙ ДЕБЮТ

Всюду пронеслись слухи:
«Запорожцы!.. показали запорожцы!..»
Гоголь

Не всякий самодвижущийся экипаж именуют машиной — лишь тот, к которому испытывают особое расположение. Когда-то машиной называли паровоз. Велосипедисты, перебирая пальцами спицы, и по сей день не прочь щегольнуть: «Машина!» И космонавты с первых дней заатмосферных полетов подхватили знакомое и надежное: «Машина идет хорошо!», «Машина работает нормально». Когда-нибудь, когда ракета войдет в обиход, она, возможно, и останется для человека «машиной». Но куда для поколений двадцатого века машина — это, прежде всего, автомобиль.

Как верный конь, как балованный пес, глазастый ухоженный автомобиль вертится возле самого человеческого порога. Порой безотказный, но порой и коварный, он прочно приручен человеком, расплодился мастьями и породами, растекся по континентам и приучил самого человека к себе: к изящным изгибам тела, нетерпеливому фырчанию и мускусу своих железных мышц — запаху эмали, стали, резины, бензина... Почти живое эмалевое существо с карданами и кривошипами вместо суставов.

ПЕРВОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ ОТ ТЕМЫ

Автомобиль рождается в противоречиях. Противоречия творческие: между художниками и конструкторами, между конструкторами и технологами и среди самих конструкторов — споры шассистов с двигателями, двигателей с кузовщиками, а тех — снова с шассистами.

Противоречия менее творческие: между технологами и снабженцами, автостроителями и моторостроителями, и шинниками, и аккумуляторщиками, и многими другими (их примерно восемьдесят), кто составляет на сборку все то, что в сумме своей, прилаженное и пригнанное, превратится в готовый автомобиль.

И вовсе нетворческие противоречия: между заводом и потребителем, потребителем и магазинами, торговой сетью и совнархозами, совнархозом и комитетом.

Борьба мнений, художественных и конструкторских решений, технологических подходов; борьба с отклонениями и борьба за право отклониться от проекта, борьба за материалы, за качество и просто — против брака...

Впервые попавшему на автозавод автомобиль представляется лохматым клубком неувязок и разногласий. На все стороны света ершатся концы, зато не сыскать никакого начала. А за конец, как за нерв, без надобности не тяни: небезболезненно, да и небезопасно. Воистину, в цилиндрах автомобиля горит не только бензин, но и нервная энергия человека.

Первый день на автозаводе — это день кутерьмы, день сомнений в своем благоразумии и здравомыслии окружающих людей, день, когда в сумбуре впечатлений рождается первая отчетливая мысль: «черт догадал меня связаться с автомобилем».

ВЫБОР МОДЕЛИ

Автомобиль пытается обольстить человека. Брэммы автомобильного царства — каталоги выставок и салонов — исполнены обдуманных искусств и неодолимых соблазнов. Изящество ракурсов, вкрадчивость линий, небрежный лаконизм пояснений и цифр — наитие нужно, чтобы разобратся в ухищрениях фирм, мытьем и катаньем сбывающих свою сверкающую продукцию.

На Западе — так.

Но и у нас не просто.

В прогулке к Черному морю удобнее шустрая «волга», в туристской поездке — надежный крепш «москвич». В глубинку верхней забираться на вездеходе.

А для очерка предпочтительней «запорожец»...

Что можно написать про «москвича»? Тщательно испытанная, изученная, полностью доведенная модель. Выверенная технология. Опытные, сработавшиеся кадры. Зрелая техническая мысль — в меру смелая, в меру осторожная. Автомобиль может постоять за себя и перед другими марками в грязь лицом не ударит.

«Волга»? Но много ли расскажешь о «волге»? Среднего автомобильного класса; сработана на самом крупном заводе — в известной мере законодательстве автомобильных мод в нашей стране.

Конечно, и там, на этих заводах, идут поиски, случаются конструкторские просчеты и тупики. Но все же такого узла, какой завязался несколько лет назад вокруг «Коммунара» — в автомобильной промышленности новичка, — такого накала страстей на других заводах, видимо, не было.

Покупатель, выбирая машину, следует обычно собственному вкусу, наклонностям, составу семьи и, не в последнюю очередь, карману. Но и он, взвесив, обсудив, убедив домочадцев, подчитав, накопив и признав, иной раз испытывает недолгое колебание и погадает на кофейной гуще: «волга» или «москвич», «москвич» или «волга»?

Ну, а какие оракулы вещают в автомобильной промышленности? Какими соображениями вызывается к жизни, как возникает и овещается идея новой модели или, еще значительнее, новой марки, нового типа автомобиля?

Как в биологии, так и в технике эволюция нагляднее прослеживается на неустоявшихся, переходных формах.

Не «москвичи», не «волги», не рассеребранные «чайки» — выбор пал на нескладного «запорожца». С ним мы и двинулись в Запорожье. С обочин нас приветствовали ироническими улыбками, напутствовали мрачными прогнозами. Огрызаться не стоило: на каждом транспорте — собственный юмор, а смачно вышутить «запорожца» — нынче хороший автомобильный тон.

КОРНИ ПРОБЛЕМЫ

Чтобы узнать, кем построен автомобиль, достаточно взглянуть на заводскую марку. Но на вопрос, кем он придуман, не ответит и сама автомобильная анатомия, хоть разбери машину до самого последнего винта.

В мире «производства ради наживы» легковая машина — одновременно и благодать, и проклятие. Проклятие, потому что гибель грозит даже крупной фирме, если своей моделью она не предвосхитит моду и спрос, не потрафит прихоти покупателя. Но для всей капиталистической экономики автомобиль настолько сильный катализатор, что порою закрадывается сомнение: уж не потому ли человечество помчалось по дорогам, что кому-то очень выгодно выпускать автомобили?

Из пелла послевоенной обнищавшей Европы маленьким фениксом возник мик-

ролитражный автомобиль. Он требовал мало металла, резины и других дефицитных материалов — а что недефицитно сразу после войны? Он стоил дешевле и обходился дешевле и был по карману более широкому кругу покупателей. Как крот, он подкапывал автомобильный рынок, высовывался там и сям, пока не заюлил среди скоплений машин даже на американских дорогах.

И случилось, что шустрый карлик подрезал связки двухсотсильным великанам. Массивные угловатые формы с рыбьими хвостами стабилизаторов на оттопленных задах, с пылающими соплами огромных стоп-фонарей начали постепенно отступать перед дешевой и простой маленького автомобиля. В автомобильном царстве повеяло сменой эпох.

У нас легковой автомобиль никогда не значился по главным рубрикам экономики. В катализаторах она не нуждалась; а в условиях экономической отсталости, интервенции, блокады, враждебного окружения и непризнания со стороны главнейших держав думать приходилось не о легких автомобилях. Страна пересаживалась с коня на трактор, с телеги на грузовик, с извозчика на трамвай. Такси уже граничили с расточительством. Легковые машины выпускались в пределах самой строгой необходимости.

А потом началась война. И послевоенное восстановление.

И вслед за удовольствием, обувью и одеждой, книгами и радиоприемниками, вслед за мебелью и жилищем на поверхность явлений вынырнул и легковой автомобиль.

ЗАУРАЛЬСКАЯ ИСТОРИЯ

Драгоценно умение инженера быстро ухватить корень проблемы и вовремя ее разрешить. Но стократ дороже способность упредить ее созревание, предвосхитить ее возникновение и, как ключик на знамени-блюдечке, поднести ее решение прежде, чем в обществе ощутят связанные с этой проблемой неудобства. Тут нужна особая тонкость технического слуха и конструкторского зрения.

Город, о котором пойдет речь, расположен не в той части света, где родилась, развивалась и расплодилось микролитражка. Но там, за Уралом, на одном из заводов среди конструкторов оказались ребята, способные подслушать, как растет трава. Тогда еще не было термина: «общественное конструкторское бюро». Просто горячие головы, не расходясь допоздна, выкуривали штабеля дешевых уральских сигареток, набрасывали первые ориентировочные штрихи. Это не было еще государственным проектированием. Это пульсировала общественная жилка.

Ее не учитывало ни производственное, ни техническое, ни даже перспективное планирование. То была голая самостоятельность, шаги на ощупь и в сторону от глав-

ных интересов завода. Попытка собрать автомобиль из агрегатов мотоцикла.

Первая «бомба» рванула со страниц «Огонька». В анналах автомобильной истории и в памяти заядлых любителей хранится поэтическое, удивительно удачное название: «белка».

Конструкция «белки» была, вероятно, не так хороша, как название. Но дерзость конструкторов восполняла некоторые теоретические пустоты. Вес «белки» — значительный. Мощность — ничтожная. Расход горючего — пустяковый. Проходимость — хорошая. Скорость — приличная. Металлоемкость — к черту коррозирующие металлы: кузов решено формовать из пластмасс.

Вал писем обрушился на редакцию, на другие редакции, на министерские канцелярии, на завод. «Даешь „белку“», — требовал читатель, и газеты, уловив настроения, подхватили: «Даешь!»

Микролитражка на глазах превращалась в проблему.

Но испытания, испытания...

Испытаний «белка» не выдержала.

Конструкторы из-за Урала перли напролом. Чтобы закрепить симпатии журнала, приемника «белки» нарекли «огоньком».

Но испытания, испытания...

В расчете на местную поддержку котомка «огонька» окрестили «уралом».

И снова испытания...

Но тут грянул приказ. Зауральцам не разрешалось конструирование четырехколесных моделей. Практические выводы опирались на теоретические заключения исследовательского института: вслед за «белкой» и «огоньком» незаконнорожденный «урал» также не был признан достигшим уровня современного микролитражного автомобилестроения.

Это означало — поражение. «Мятежники» частью покорились, частью разбрелись по автомобильным заводам. Один из них впоследствии объявился на «Коммунаре».

Но зауральская история сделала свое дело. И хотя теоретическая база оказалась слаба — вероятно, не следовало усложнять мотоцикл до автомобиля, логичнее было бы упростить большую машину до маленькой, — все же зауральские события не отщумели бесследно. Теперь уже не было надобности подслушивать, как растет трава. Новая проблема автомобилестроения стала для всех очевидной.

УЗЕЛ ЗАВЯЗЫВАЕТСЯ...

Экономисту не менее инженера необходимо умение предвидеть ход событий. Но часто подсчеты экономистов ложатся тяжелым бременем на плечи конструкторов.

В транспортном конвейере страны микролитражный автомобиль мог претендовать лишь на самое скромное место. А среди людей, привычных к грузовикам, многотонным самосвалам и многоместным автобусам, встречались и такие, кому даже маршрутные такси казались едва допусти-

мым излишеством. Другие умели глянуть пошире, но их голосам недоставало уверенности.

А между тем, нарождалась еще не всеми понятая необходимость. Ее подспудное нарастание до времени оставалось незамеченным. Лишь постепенно движение пластов достигло поверхности: толкнуло за Уралом — сейсмографы откликнулись в Москве. И тогда обнаружилось, что рынок претерпел изменения, что складываются новые экономические связи, что формируются руслица новых каналов, и, хочешь — не хочешь, придется их заполнять.

Пришло время выпускать микролитражку. Но не было достаточно разработанной конструкции. Завод за Уралом на полуслове умолк, другие не подхватили. Московский был поглощен очередным «москвичом», гиганту в Горьком после «волги» и «чайки» микролитражный автомобиль не показался достойной продукцией.

Впрочем, горьковцы потом спохватились. С их опытом и возможностями внедрить неприхотливую дешевую модель казалось делом несложным, а выправить за счет нее шероховатости в плане и гнать, в случае надобности, валовку — и того проще. Но время было упущено. На театре автомобильных действий появились новые географические названия.

Любому городу лестно, когда его имя в эмблемах машин замелькает по всем дорогам. Любому экономическому району полезны новые хозяйственные связи. Автомобиль, как магнит, притягивает к себе продукцию доброй сотни заводов. Автомобиль — это высокая квалификация, это рентабельное, прогрессивное и прогрессирующее, сложное и увлекательное производство. И, кроме того, — это же автомобиль!

Как эллинские города из-за Гомера, экономические районы соперничали за право делать автомобиль. Одни предлагали готовые заводские корпуса — завозили оборудование и начинали производство. Другие располагали кадрами. Третьи козыряли опытом. Четвертые ловко калькулировали затраты на новый, на новом месте завод.

А время решительно наступало на пятки.

Заметь экономисты первые толчки, спланируй заблаговременно, разгляди в своих экономических даях возникающую микролитражную перспективу, и можно было бы не впопыхах разрабатывать конструкцию и осматрительно выбрать место для производства. Можно было бы неторопливо проверить все варианты: и первый, и третий, и пятый. И выбрать действительно оптимальный.

Но время все сильнее давило на пятки. Автозавод — это не только производственная площадка, и коробки цехов, и кооперированные поставки, и люди, изоцрающие глазомер на высокой степени точности; это не просто литье, окраска и сварка и конвейерные линии на сборке. Сердцевина завода — это пресс-штампы,

машины высотой в три этажа, вырубаящие из распластанного металла панели крыши, капотов, дверей — весь тот костяк, без которого немислим современный автомобиль. Автозавод без пресс-штампов перестает быть автомобильным производством. Они, как матка пчелиного улья; нет ее — и фабрика меда превращается просто в ящик; в нем хоть варенье храни, хоть кроликов разводи, но меда ни за что не получишь.

За изготовителями пресс-штампов дело не стояло; они готовы были приступить к работе над оснасткой для завода микролитражных автомобилей. Но сработать пресс-штампы в свою очередь нельзя было без художников.

Без эскиза автомобиля нет рисунка, без рисунка не вылепить макет, без макета не изготовить эталоны для штампа... В сотнях эскизных набросков рождаются внешние формы автомобиля. Сшибаются взгляды и мнения, истачиваются и крошатся грифели карандашей, линии ложатся и стираются, изгибаются; заостряются и сглаживаются углы...

Но время не допускает долгих исканий. Заводы вообще не умеют ждать: чтобы существовать, им нужно непрерывно действовать. А у завода — изготовителя пресс-штампов были еще особые причины не соглашаться ни на какие отсрочки. Он был один, этот изготовитель, перед лицом всей промышленности, со всеми ее моделями, легковыми и грузовыми, со всеми их модификациями — разнообразием штампованных спинок, капотов, боков. А потому загрузка ему планировалась «с перспективой» — на пятилетие вперед.

Проблема микролитражки родилась в благоприятный момент. Все лидеры автомобилестроения уже осваивали новые модели, и в круговороте заказов возник недолгий просвет. Сложилась редкостная ситуация: изготовители пресс-штампов не отбивались от неурочного заказа.

Да вот заказывать было некому.

И нечего.

...НО НЕ РАЗРУБАЕТСЯ

Едва решилось — делать или не делать микролитражные автомобили, как тотчас из одной проблемы стало две. Где делать? Какими делать? Как часто случается в элементарных по виду задачах, решение, которое будто само собой напрашивается, постепенно расслаивается, варианты осложняются всевозможными обстоятельствами и перестают казаться очевидными и простыми. Так кольца нити, спущенной с катушки, затягиваются в столь тугие узлы, что не выдерживают даже самые терпеливые пальцы. И тогда рубят гордиев узел.

Но экономика необычайно чувствительна к такого рода операциям. Неясности в частности, порой не второстепенных, неуверенность в целесообразности, как шрамы и несращения, опасны возникновением новых узлов. Лишь времени дано оценить, насколько точен замах, которым

попытались разрубить главный узел проблемы.

Пять лет тлели сомнения на запорожском «Коммунаре». Там издавна всячески обрабатывали металл: плуги, косилки, жатки, первые прицепные комбайны...

Зачем же ломать сложившийся профиль?

Правда, четкость этого профиля в последнее время утратилась. Смежники модернизировали продукцию и стали отказываться от услуг «Коммунара». Случайные мелкосерийные заказы нарушили производственный ритм. А план, независимо от продукции, остается законом: не выполнил — позабудь о премиальных доплатах. Да и приятно ли заводу находить себя всегда в нижней части сводок?

Заго автомобиль — это ли не стабильность? Это продукция века! И постоянство профиля на десятилетия вперед. А, кроме того, — это автомобиль!

Автомобильное видение туманило взор экономистов. Их калькуляции принимали все более привлекательные оттенки. «Коммунар» представлялся вполне развитым производственным организмом. Неподалеку, в Мелитополе, обнаружился подходящий завод, способный почти безболезненно перейти на автомобильные моторы. И перестройка казалась не слишком затяжной, и перегруппировка — не очень сложной. Частичная достройка, частичное дооборудование, частичная специализация кадров. А главное — отчаянная решимость делать автомобиль у себя: в республике, городе, экономическом районе. Она и придала украинскому предложению ту розоватую оптимальность, какой недоставало конкурирующим вариантам.

Вопрос был решен. Заказчик пресс-штампов определился. Но более — ничего.

Автомобиль не рождается в одночасье. Его задумывают загода; шаг за шагом прорабатывается каждый его узел. И когда с главного конвейера сходят первые серийные образцы, в конструкторском бюро уже синеют никотиновые облака над эскизами следующей модели.

С главного конвейера «Коммунара» сходили не автомобили, а жатки для самоходных комбайнов. Конвейер следовало остановить, рабочих переучить, технологию перестроить. Предстояло воздвигнуть новый корпус, тот самый, в котором, под никотиновыми облаками или без оных, будут рождаться автомобильные модели. Под своды этого корпуса надо было собрать конструкторов и художников, понимающих толк в автомобилестроении. Словом, коммунаровцев ожидал суматошный переходный период года на полтора. Лишь после этого они могли вкусить всю сладость автостроения.

Изготовитель пресс-штампов столько ждать не мог. Чтобы ускорить события, подготовка первой микролитражной модели была поручена иногородним специалистам.

И снова, хотя вопрос был решен, ровно ничего не определилось. В автомобиле-

строении инородные специалисты знали толк, но не в микролитражном. А там иные принципы, иная компоновка, иной подход ко всем автомобильным проблемам; иные соотношения веса, мощности, литража, иное расположение мотора, иное терморегулирование и... черт те что только не было иным в четырехколесной коляске, которая по чьей-то прихоти тоже именовалась автомобилем, хотя, на взгляд инородных специалистов, не имела к тому достаточных оснований. Но, как ни называй, ее требовалось сочинить в самые сжатые сроки.

У инородных специалистов, естественно, своих, оригинальных микролитражных заготовок не было. Рисковать, фантазируя наспех, ради побочного заказа, который как снег на голову на них свалился, они не собирались. Микролитражка кукушечьим яйцом лежала в их автомобильном гнезде. Но, в отличие от пернатых, они не сомневались, что должны только вывести птенца. А «доводить» модель будут другие — те самые энтузиасты автомобильного производства, занимающиеся авральной перестройкой и понятия не имеющие, какой для них высиживается птенчик.

Инородные конструкторы поступили, как поступают обычно конструкторы, перед которыми внезапно возникает непрофильная задача. Они огляделись окрест, стараясь выявить, на каком этапе находится вообще класс микролитражных и нельзя ли почерпнуть откуда-либо толику идей, а если сойдет, то и какие-нибудь готовые решения.

Сошло. Авторская гордость их не мучила, ее без остатка израсходовали на собственную, и надо признать, удачную, оригинальную модель. Начальство не укоряло: ведь требовалось выдать изготовителям пресс-штампов достаточно технологичную документацию, а не потрясать автомобильный мир новаторскими идеями. Казалось даже надежнее, чтобы модель была апробированной, основанной на солидном опыте, а не на неуловимом, неподдающемся ревизии и контролю, свободном парении в эмпиреях.

Надежный или относительно надежный опыт в таком малонадежном предпринятии, как конструирование микролитражек, имелся, пожалуй, на Апеннингах. На юге Европы «дита нужды» пользовалось особым вниманием. Итальянским кузовщикам удалось каким-то образом втиснуть в тесный салон четверых пассажиров и при этом приблизить свое творение к обычным автомобильным формам.

Что ж, опыт был изучен. Конструкторское решение принято.

Но...

„ПРОДУКЦИЯ ВЕКА“

По-разному можно оценивать заимствования в автомобилестроении. «Продукция века» насквозь пропиталась противоречиями времени. И зерна среди них не сразу отделяются от плевел.

Гоняя по континентам, перемещаясь с материка на материк, автомобиль всеми правдами и неправдами пересекает государственные границы и собственной персоной, одним своим видом разносит семена технического автомобильного прогресса. Даже люди, далекие от автомобильных увлечений, и те ошарашены глазами непривычные формы невиданной прежде модели. Что же сказать о специалистах, вникающих во все подробности и мелочи конструкции, формы, интересера?

Но частоколы, воздвигнутые конкуренцией, мешают нормальному распространению технических находок. Рационально построенная технология окутывается непрременной экономической тайной. Оригинальная конструкторская идея, обращенная капиталом в товар, ложится шлагбаумом на путях технического творчества. Обставленная патентами, как золотосносная жила столбами, она лишь усложняет конструкторские поиски. Ибо с ее появлением сотни бюро начинают изощряться в разработке обходных вариантов, в отыскании таких хитроумных решений, чтобы, ступая впритирку к первооткрывателям, добраться-таки до той же жилы, но одновременно ни в чем не нарушить пресловутой патентной чистоты. Иначе по законам капитализма их разработкам международного рынка не видать.

Но вопреки всем препонам «продукция века» проявляет неудержимую склонность к унификации. Настойчиво, хотя и на ощупь, в ней выявляются наилучшие формы, оптимальные решения. И вот уже автомобили разных фирм становятся похожими друг на друга. Лишь эмблемы да различные второстепенные приманки позволяют знатокам сортировать автомобильное стадо по породам.

«Продукция века» — чуткий сигнализатор эпохи. Конфликты автомобильного мира по-своему демонстрируют, как ломится прочь из частнособственных отношений общественное по характеру производство.

Попробуй-ка тут не подражать. Попробуй в одиночку угнаться за автомобильным прогрессом и заново выдумать стократ придуманное.

Зрелость приходит к автомобилестроителям с годами. Десятилетия минули с тех пор, как на нижегородской автомобильной целине смонтировали закупленное у Форда оборудование. Но долгое время в стенах бюро и лабораторий упрямо гнездилась конструкторская и стилевая зависимость, и далее американца шагнуть не рисковали.

Потом явилась «победа». Ее необычный кузов неоспоримо повливал на весь автомобильный рынок. Но, странное дело, автомобильная промышленность, точно заповедное поле, лежала в стороне от самых злостных увлечений: здесь продолжали срисовывать с готовых образцов. Что ж, это не противоречило намерениям инородных конструкторов, получивших задание наскоро разработать микролитражку. Автомобильная этика не позволяет

тольностью «сдирать» с одной какой-либо модели. И конструкторы проявили своего рода изобретательность. Во всяком случае, корни их образца были интернациональны.

Самостоятельные штрихи, которые легли по ходу конструирования, оказались последним ингредиентом модели. Образец был готов. Пресс-штампы поспешили в работу; отныне внешние формы могли измениться лишь в пустяках.

Автомобильный мир насторожился. Даже лояльно настроенные специалисты недоверчиво усмехались:

— На русских дорогах?

— Микролитражка?

С точки зрения конструкторской, это представляло чисто спортивный интерес.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Автомобиль и комбайн — родственники далекие. Последний кое в чем посложнее первого, но намного грубее. Иная квалификация, другие технические критерии, не та культура производства.

Из ворот бывшего комбайнового завода первая микролитражка вышла довольно косолапо. Подвывал мотор, повизгивали шестеренки, гудела коробка перемены передач, прокладки сочились маслянистыми подтеками, в салоне при движении столбом крутилась пыль. Автомобиль нуждался в основательной доводке. Фактически это был автомобильный эмбрион, хотя и похожий на готовую автомашину, но недостаточно жизнеспособный.

Та розоватая оптимальность, которая во многом определила ход микролитражных событий, возникла в калькуляциях экономистов не сама собой. Она явилась итогом неких арифметических действий, некой перестановки слагаемых и вычитаемых. А в результате для наладочной партии, обычной при запуске всякой модели, у калькуляторов не оказалось никакого остатка. Читай между строк, что первая же машина уйдет со сборки без недоделок, что без проверок в автохозяйствах, минуя пробную эксплуатацию, ее можно пускать в продажу.

Прочитанное между строк, в конце концов, попало в строку. Строка легла в план. А план — это закон, как при старой, так и при новой продукции. Наладочная партия превратилась в серийную. Газеты объявили о выпуске нового автомобиля. И первые, недоведенные образцы со всеми изъянами и недоработками были проданы потребителям.

Шквал писем обрушился на редакции, на совнархозовские канцелярии, на завод. Недобрая слава помчалась впереди новорожденного «запорожца».

В заводском конструкторском бюро кромали рулонами ватман, в лабораториях вдрызг разбивали детали, дорожные испытатели, рискуя головой, всячески издевались над автомобилями, чтобы любой ценой доискаться до причин и остановить поток рекламаций, напор которых

крепчал. Просчеты недальновидных экономистов отливались инженерским потом, и годы потребовались заводу, чтобы постепенно довести автомобиль, чтобы устранить очевидные недостатки, не выходя за пределы конструкции.

Уже был форсирован двигатель, изменен карбюратор. Вместо уродливой квадратной дыры на заднем капоте появилась скрытая щелка автоматического терморегулятора, кроме эстетических запросов удовлетворившая и технические — экономия горючего во время холодов. Конструкторская мысль работала вовсю, отыскивая любые возможности для совершенствования машины. Но слава «ни пешему, ни конному не нагнать, ни царским указом не заворотить». Слава по-прежнему скакала впереди «запорожца», такая же скандальная, хоть и не во всем справедливая. И на дорогах рассказывали ядовитые истории, ключие побасенки и всевозможные случаи со ссылками на очевидцев, которые не дадут ни соврать, ни приукрасить. Владельцы больших машин по-прежнему уничтожали меньшого брата, и только что-то из ряда вон выходящее могло бы остановить дорожную молву.

РАЗВЕ ТАКОЕ МОЖЕТ БЫТЬ?..

Солнечным утром, которое запорожцы несправедливо считали осенним, у ворот «Коммунара» остановились две автомашины, два помятых серийных «ЗАЗ-965» с иногородними номерами. За годы автостроения запорожцы привыкли к «запорожцам»-автомобильям, по номерам которых запросто изучалась география европейской части Союза включительно по Кавказ. На улице, разрезающей пополам территорию «Коммунара», то и дело появлялись автопаломники, добравшиеся сюда в надежде раздобыть какую-нибудь дефицитную запасную деталь. Спрос, как обычно, рождал встречное предложение. Аборигенам, стянувшим «дефицитку», умеренный гонорар возмещал кое-какие волнения, пережитые в проходной; а предприимчивый автолюбитель торопливо выкручивал баранку, чтобы, от греха да от инспектора, поскорее выбраться на шоссе.

Так было, и так, вероятно, будет до тех самых пор, пока не усовершенствуется безобразно поставленное обслуживание автомобилей. Но в солнечное не по-осеннему утро обменные операции у ворот «Коммунара» не производились. Из машин вылезли небритые, небрежно одетые мужчины и женщина с курносым мальшом в голубом курортном костюмчике. Костюмчик почти не прикрывал бронзовое тепло загара, и запорожцы, успевшие надеть плащи и пальто, невольно поежились. Затем стремительно попятнулись: после недолгой возни из машины рванулась здоровенная ездовая лайка и немедленно приступила к активной обороне автомобилей.

Но более лайки, более полураздетого рябченка, более самих автомобилей, вид ко-

торых намекал на всевозможные передряги, умудренных в географии запорожцев поразили номерные знаки автомобилей с буквами «ЯКА».

Любой детсадовец старшей группы ответит, что две первые из трех магических литер соответствуют начальным буквам города, из которого явились машины. Любой пятиклассник уже осведомлен, что, кроме Якутска, других городов с такими начальными буквами на школьных картах Союза не значится. Но уж кому-кому, как не запорожцам, доподлинно известно, что «запорожцу»-автомобилю от берегов холодной Лены к родному Днепру своим ходом не добрести. А что прибывшие следовали своими колесами, в этом у запорожцев сомнения не возникали. Для этого глаз у них был достаточно изощрен.

Тотчас обнаружилось скептики:

— Не может быть такого...

Явились первые репортеры. Из кабинетов на улицу вышла администрация. Инспектор ГАИ подкатил, чтобы выяснить, по чьей вине в движении образовалась пробка.

Машины, между тем, выгружались. Мать с легкомысленно одетым мальчонкой отправилась на поиски гостиницы. Четырехлапый конвой, не смея отставать от машин, без приглашения проследовал в экспериментальный цех завода.

Таким, или примерно таким, был финиш самодеятельного автопробега Якутск—Запорожье на двух серийных автомобилях «ЗАЗ-965» первого образца без всяких модернизаций и усовершенствований. Финиш состоялся осенью 1963 года, иначе — в лето четвертое от начала запорожского автомобилестроения.

С неописуемой жадностью якутские машины были растерзаны, разодраны, растащены на куски и агрегаты. Двигателисты из лаборатории с остервенением добирались до поршневых колец. Кузовщики с невозмутимостью хирургов потрошили мятые жестянки кузовов. Каждому было дело до машин и до хозяев, о которых думали не без сожаления:

— Отчаянные парни. Но... не знают автомобиля.

Ибо в самых далеких тайниках, о которых не дознались ни потребителям с их рекламациями, ни торговой сети с постоянными претензиями, ни вышестоящему начальству с грозвыми приказами, — в укромных закоулках души, в которые и сам не по всякому поводу заглянешь, в этих тихих заводях совести «коммунаровцы» соглашались и с рекламациями, и с претензиями, и с приказами. И с недоумением, удивлением и восторгом повторяли вслед за скептиками:

— Разве ж такое может быть?

Разве может быть, чтобы обычная серийная микролитражка, с горем пополам доведенная, прошла сквозь якутскую жару и якутские морозы, сквозь густую известковую пыль бездорожий, через перевалы забайкальских хребтов и чуть не вплава по рекам и битая, ломаная, чиненая, бессос-

вестно перегруженная свыше всяких допустимых пределов, пришла-таки своими колесами к воротам, за которыми родилась?

Не может быть, потому что ни «фиату», ни «фольксвагену», ни разной мелкой микролитражной пушере в самых кошмарных автомобильных снах не могли привидеться те испытания, сквозь которые со скрипом, с поломками, но прошли-таки две якутские «консервные банки».

Ах ты, «запорожец», первая наша микролитражка... Еще совсем не совершенная, еще далекая от идеала. Но ты не неженка. Ты трудовая, рабочая машина, которой многое нипочем. И если ты смогла пропереть сквозь такую страну, сквозь такие необъятные дали, значит есть в тебе кое-какие задатки, и в следующем «запорожце» мы их обязательно разовьем. Был бы он только, этот следующий...

Так думали в тот день запорожцы о своей девятьсот шестьдесят пятой модели. Но, по правде говоря, еще больше они размышляли о будущей, о девятьсот шестьдесят шестой.

ДА И НЕТ НЕ ГОВОРИ...

Разработка новой модели закономерна на всяком заводе. Предприятие, не озабоченное перспективой, — лишь номинально завод. К чему бы ни прилагались его громадные мощности, что бы ни производилось на обширных площадях, без конструкторских разработок — это всего лишь многоцеховая мастерская. Правда, неизвестно завод до безликой мастерской не просто. Тотчас отыскиваются энтузиасты, фанатики новизны; и ветер, дующий им в спины, не сдержать никакими заслонками, не вогнать ни в какие трубы.

«Коммунар» еще только разворачивал новое дело, а в стенах экспериментального корпуса, чуть ли не сами собой, зародились идеи, связанные с новой моделью. Во время доводки различных узлов, при подготовке конструкторских решений то и дело возникали интересные мысли, рождались жемчужинки инженерских находок — разумные, заманчивые, любопытные, перспективные по своему существу, но неосуществимые в рамках серийной машины.

— До следующей модели, — говорили в художественном бюро, рассматривая непросохший рисунок.

— Для будущего образца, — убеждали себя двигателисты, когда лаборатория повально увлекалась очередной головоломной задачей.

— Используем для девятьсот шестьдесят шестой, — предлагали технологи — известные консерваторы! — когда ребята из конструкторского являлись с заковыристой новинкой, грозившей нарушить с трудом налаженный технологический процесс. И распалившись в споре конструкторы ослабляли нажим, потому что в предложении технологов им слышался не отказ, а компромиссное реальное решение.

Так в разговорах, не то шутя, не то серьезно, возникли первые контуры, определился даже номер еще не существующей модели.

Людей, не обремененных беспокойством души, такое явление могло повергнуть в отчаяние. И, действительно, изрядный срок будущая модель оставалась на полужурганном положении.

Но будущая модель — это автомобиль, которого хотя еще нет, но который, тем не менее, существует — и не только в воображении проектировщиков.

Первые наброски не показали даже ближайшему начальству. Однако не такая это игрушка — современный автомобиль, чтобы создать его вне плана. А отменять разработку было поздно: идея девяносто шестьдесят шестой столь глубоко вросла в заводские массы, что превратилась в осязаемую силу. Заводский коллектив не хотел мириться с тем, что первая, не слишком эстетичная и во многом случайная модель станет постоянной продукцией на долгие годы.

Но девяносто шестьдесят шестому предстоял еще долгий путь. Пока республиканские органы препирались с центральными, пока авторитеты расходились во взглядах, считая новую микролитражку то несколько великоватой, то тесноватой, то тяжеловатой, то милой, то несвоевременной затеей, пока специалисты договаривались, в какой автомобильный класс ее определить, события в автомобильном мире развивались. На свет рождались новые автомобили, в салонах и на рынке появлялись новые модели. Пронесся даже слух, что кто-то в Европе уже «сдирает» формы шестьдесят шестой и налаживает серийное производство. Помрачневшие художники вовсю костили бюрократов, «которые вечно тормозят и гробят», и журналистов, «которым невтерпёж разболтать», и телевидение, «которое хвастливо напоказывало всему свету», и теперь каждый, если он не дурак, может сдирать, заимствовать и просто грабить.

Художники были высокого мнения о своей работе.

Конструкторы, поджимая губы, вяло подрабатывали чертежи. Над шестьдесят шестой они повозились бы, но после лихорадочной работы над любимым детищем тошно было возвращаться к опостылевшему, неизвестно кем разработанным, серийным узлам.

Только технологам после многотрудного пускового периода заминка с девяносто шестьдесят шестой сулила относительную передышку. Но даже технологи не выказывали облегчения. Завод вел арбергардные бои. Сторонников новой модели теснили. Уже потребовали убрать с выставок пробные образцы. Уже вычеркнули работу над ней из последнего проекта плана.

Тень безнадежности, казалось, уже витала над конструкторско-экспериментальным отделом. Заводу снова грозила потеря лица. Теперь уже руководство за-

вода, не дожидаясь инициативы «снизу», само искало какой-нибудь выход, чтобы не дать угаснуть разгоревшемуся было творчеству.

Завод взялся за грузовики.

КОЭФФИЦИЕНТ „Ц“

Завод взялся за грузовики. За городские фургончики. За машины для почты. За сельскохозяйственные вездеходы.

Дойди они до потребителя, и были бы встречены, как новинки. Но так как жидились они на базе прежней, серийной модели, все с тем же двигателем и теми же узлами, то на заводе разговоры о них звучали, как вариации на надоевший уже мотив. И что бы ни придумывали на «Коммунаре», от ворот пресс-штампового цеха, в которые паровоз заталкивал платформы с черным листовым металлом, и до погрузочной эстакады, от которой тот же паровоз оттягивал за пределы «коммунаровской» территории те же платформы, но уже с играющими на солнце разноцветными эмалевыми созданиями, — всюду проступали едва заметные оттенки уныния, будто людям надоедало надеяться на близость ожидаемых перемен.

Это очень тревожное ощущение, когда ходишь по заводу и сквозь налаженный, вполне благополучный ритм, среди призывающих, мобилизующих и констатирующих транспарантов, меж обычных цеховых шутивых и бранных перепалок невооруженным ухом улавливаешь вдруг какие-то посторонние и не слишком веселые тона; когда среди спора с распалившимся собеседником внезапно замечаешь, как тот умышленно гасит охвативший его задор.

У противников новой модели не иссякала аргументация. Весомые, убедительные доказательства логические вытекали из безупречных выкладок и точных цифр. Стоимость штампов. Расходы на новые. Убытки из-за досрочного списания прежних, не до конца использованных, не полностью амортизированных. Аналогичные издержки на смежных заводах, принужденных, приноравливаясь к головному, также что-то менять: переходить на производство новых моторов, новых деталей и агрегатов.

— По «форду» равняетесь? — остужали не в меру пылкой «Коммунар». — Не с вашей программой. Не миллионы машин даете, чтобы ежегодно менять оснастку. Ваших штампов еще на десять лет хватит.

Что хочется выпускать автомобиль понаряднее — это еще не основание для капиталовложений. По-человечески понятно, но экономически не оправдано.

Такова была суть возражений, через которые не то что заводу — ни совнархозу, ни даже республиканскому ЦК не удавалось шагнуть.

Тут, вероятно, стоило бы поразмыслить. Ведь экономике, поставленной непосредственно на потребу «живота людского»,

совсем не пристало идти вразрез с нормальными человеческими стремлениями. И коли понятно по-человечески, то и экономически должно бы обосноваться.

Даже фордовскому поденщику, закрепощенному у конвейера, наперное, не наплевать, какую он модель собирает. Но там дает себя чувствовать не столько обычная рабочая жилка — моими, дескать, руками сотворено, — сколько, в первую очередь, опасение за насыщенный кусок хлеба.

Нашим автомобильным заводам не грозит ни конкуренция внутри страны, ни разорительное банкротство вследствие неудачных разработок. Их существование неизбежно, как неизбежна вся наша единая советская социалистическая фирма, заводы и фабрики которой и всяческие производства разбросаны на необъятной территории на евразийском материке. И если автомобильный завод все-таки охвачен тревогой за будущую модель, то в этом беспокойстве, разумеется, нет ни грана, ни самой малой примеси эгоистического трепета индивидуумов за свою судьбу, за личное благополучие, за завтрашний и послезавтрашний кусок хлеба. Личный интерес соткан здесь из иной, неизмеримо более тонкой материи.

Будто чувствуя, что логика их рассуждений суха, что, не пропитанная «живой водой» человеческой взволнованности, она обнаружит какой-нибудь скрытый просчет, противники девятьсот шестьдесят шестой квалифицированно компрометировали запорожское творение, умело обнажая недостатки и многие черновые решения, неизбежные во всяком экспериментальном образце.

Ничего не попишешь: не было единства мнений на автомобильном Олимпе по поводу запорожских затей. Барометр, определявший шансы девятьсот шестьдесят шестой на рождение, перемещался в пределах «переменно».

А коллектив ждал.

Художники, широким замыслам которых не разгулять было на грузовых и вседорожных модификациях, исчеркивали вечными ручками каждый обрывок бумаги, придумывая спортивный автомобиль. Дай им волю, они из малосильного «запорожца» сделали бы даже гоночную машину и как дважды два доказали бы, что страна испытывает нужду именно в гоночном «запорожце».

Но коллективу нужны были кардинальные решения. И вопреки тому, что решения эти затягивались, завод упрямо ждал, когда же, наконец, в экономические и технические выкладки будет введен необходимый коэффициент, без которого немаловажна плодотворная деятельность на нашей земле. Никто на заводе не рассчитывал, что по волшебному хотению и велению нелюбимая серийная девятьсот шестьдесят пятая тотчас уступит конвейер сказочно прекрасной девятьсот шестьдесят шестой. Но гайки легче врезались бы в болты, сварочные электроды яростнее сверкали, синтетическая эмаль наряднее ложилась бы

на изгибы кузовов, если бы в цехах поселилась уверенность, что у конструкторов отработывается девятьсот шестьдесят шестая, что прояснилась перспектива и определена ближайшая «коммунаровская» цель.

Наконец, когда вопрос о новой микролитражной модели представлялся уже вполне неразрешимым, когда запорожцы исчерпали почти все реальные возможности, чтобы отстоять свое право на выпуск более совершенного автомобиля, три «Запорожца-966» были представлены на суд правительства. И вместе с тремя автомобилями перед членами правительства оказался весь клубок противоречивых суждений, яростных доказательств «за» и столь же яростных доводов «против». И те, и другие дышали убежденностью и правотой. Но, взаимоисключая друг друга, они не открывали пути к компромиссному решению. Теперь же вопрос был повернут иначе:

— А что мешает параллельно выпускать обе машины?

Мешало, к сожалению, многое; столь многое, что даже весьма полномочные лица не чувствовали себя достаточно уполномоченными, чтобы настаивать на подобном решении. Ибо оно было самым трудоемким и капиталоемким. Зато при кажущейся компромиссности оно оказалось наиболее последовательным, наиболее решительным и, вероятно, наиболее дальновидным.

И более головоломным.

Как ни жалко средств, но заказать новое оборудование взамен старого — дело не слишком хитрое и от квалифицированных работников не требующее большой гибкости ума.

Как ни жаль прежнего оборудования, но демонтировать и сбросить его в мартеновские печи — дело лишь времени: сколько понадобится дней, сколько потребуется железнодорожных платформ.

Параллельный выпуск двух разных машин предусматривал как бы новый завод в заводе. Вплотную к прежним прессам и станкам должны были вытянуться линии их дублеров. Вспомогательные производства должны были разнообразить и к тому же удвоить, учетверить свою продукцию, обеспечив всем необходимым обе модели.

Требовались новые капиталовложения.

Но зато не пропадали и старые. А завод наливался новой мощью, превращаясь из промышленного подростка в развитое и зрелое предприятие, продукцию которого не зазорно выставлять на любых автомобильных выставках, выпускать на любые автомобильные дороги.

Вот какой «компромисс» родился из встречи республиканских и союзных руководителей с запорожцами.

Неотъемлемое право на новую продукцию, на технический прогресс и техническое творчество было закреплено за заводом. Но это не было безвозмездным подарком. Права влекли за собою весьма не

простые обязанности, и «Коммунару» предстояло еще доказать, что он способен и достоин стоять в одной линии с передовыми автозаводами.

Обязательства были приняты.

Права получены.

Девятьсот шестьдесят шестая получила «добро».

„КОНЬ ПРЖЕВАЛЬСКОГО ПАСЕТСЯ...“

Технологи схватились за головы: новая перестройка! Зато конструкторы воспарили под облака. По лабораториям пронесся торжествующий клич: «Конь Пржевальского пасется!»

Откуда одичалая азиатская лошадка забрела на автомобильный завод? Кто пустил ее в самую середку инкубатора, где выводятся автомобили? Наверно, кто-нибудь из фантазеров и фанатиков, слетевшихся со всех сторон на «Коммунар», вместе с нехитрым скварбом и учебниками по автоделу прихватил и шутиливую бессмысленную поговорку.

Мог это сделать мастер экспериментального цеха Женя Малахов, когда, прочитав в солдатской газете об автомобильном будущем «Коммунара», примчался после демобилизации в Запорожье. Вакансии мастеров были заняты — автотехник через горком добился, чтобы взяли рабочим. Собственноручно собрал самую первую запорожскую машину. Ютился на частных квартирах, не один — с семьей. И был все же счастлив, состоя при автомобиле.

Мог Малахов. Но мог и Хорошун, сменивший шахтные механизмы на рычаги управления подопытным автомобилем. Или начальник конструкторского бюро Кеберник, который без малого два года боролся за право лишиться преподавательского оклада и льготного отпуска, чтобы создавать автомобиль. А может, Спекторов — инженер и одновременно заочник автомобильного вуза, начавший помощником мастера, а ныне руководитель большой лаборатории; или Васильченко — начиненный шутками и дерзкими идеями, опытный двигатель.

А может быть, Строков — человек с осторожным озабоченным взглядом и ску-

пой, но славной улыбкой; ему прочили большую должность на «Ростсельмаше», а он уехал начальником цеха на «Коммунар» и стал потом главным инженером завода.

А в общем, кто-то придумал, кому-то понравилось, и теперь, если роятся идеи, если мучают нерешенные проблемы, если место решений занимают непроверенные догадки, словом, если нормальный процесс конструирования и испытаний модели подогрет еще увлеченностью и терпким энтузиазмом, — «лошадиная формула» гуляет по заводу.

«Конь Пржевальского пасется», — значит художники Юры Данилова за три недели вывернули наизнанку прежний, годами отработанный, привычный и любимый макет и слепили из воображения, досок и пластилина нечто еще более изящное и элегантное, современное и... разумное.

«Конь Пржевальского пасется», — значит агрегатчики Покровского столь искусно изломали на лабораторном стенде торсион, или амортизатор, или какую-нибудь другую деталь подвески, что заставили конструкторов-шассистов снова взяться за карандаши.

«Конь Пржевальского пасется», — значит двигателисты упарили-таки мелитопольских моторостроителей и теперь задорно гнут их наметки в дугу.

«Конь Пржевальского пасется», — значит в конструкторском бюро Кеберника зародились крамольные варианты терморегулирования, и упрямый Кеберник планомерно наступает на авторитеты.

«Конь Пржевальского пасется», — это значит, что кузовщики превзошли самих себя, выдумав что-то остроумное в отделке, и уже готовят технологам коварный сюрприз.

«Конь Пржевальского пасется», — это значит, что, освобожденное от узды, бешует под сводами экспериментального корпуса инженерское вдохновение.

И наверстывают потерянное. Нагоняют угущенное. Срачивают неувязанное. Организуют, налаживают, согласовывают и пересматривают достигнутое вновь и вновь. И летит, летит вперед не знающая узды, не терпящая неволи удивительная лошадка человеческого творчества.