

## ПЕРВОПРОХОДЦЫ

## СЕГОДНЯ - ОБЫЧНЫЙ БИЛЕТ, ЗАВТРА БУДЕТ РАРИТЕТ

Михаил ФРОЛОВ/krmedia.ru



Новая станция стала одной из самых ярких в подземке. Яркий-красный вход с буквой «М» виден издали, словно маяк.

Татьяна МЫСОВА

t.mysova@souzveche.ru

■ Первые пассажиры пришли на открытие заранее, чтобы купить билетик и сохранить его на память. Два алых козырька над входом на станцию видны издали. Рядом день и ночь грохочет Минская улица. Легковушки, фуры, автобусы - бесконечный поток в оба конца.

Миновав турникет, спускаюсь вниз по широкой лестнице и словно попадаю в космический корабль в стиле хай-тек. В серебристо-алых тонах. В воздухе еще витает запах подсыхающей краски.

На чистенькой платформе пассажиры ждали первого поезда. И как в музее с инте-

ресом разглядывали потолок, стены и центральные колонны. Фокус и впрямь любопытный, со стереозффектом.

Оформление посвящено Великой Отечественной - в двух шагах Парк Победы на Поклонной горе. Изображения, словно

живые, перебегают с колонны на колонну. Если смотреть с одного края платформы на другой, видны пушки, гаубицы и другие военные машины. И - символические цифры 41 - 45.

- Почему «Минская»? - спрашивает у мамы девочка лет пяти.

- Потому что построена на Минской улице. Обе названы в честь столицы Беларуси, страны, с которой мы как родные, - объяснила мама.

- Родные, как я с Кириллом? - Да, похоже на вас с братиком, - рассмеялась женщина.

ЕСТЬ ВРЕМЯ  
НА СПОРТЗАЛ

На ближайшей скамейке две активные пенсионерки между собой обсуждают:

- Теперь к внукам буду ездить

без проблем. А то эти автобусы с пробками всю душу выматывают.

- Специально пришли сегодня пораньше, чтобы купить билеты одними из первых. Положим в альбом и сохраним на память, - показала квитки москвичка **Ирина Поспелова**, живущая на соседней со станцией Старовольинской улице.

Из вагона шумной толпой вывалили девчонки и парни лет по двадцать - студенты МГУ. Сразу стали щелкать на телефоны «минские» красоты.

- Пересядем с автобуса на поезд, сможем подольше поспать, - потирает руки парень в синей ветровке.

- Ты, Сашок, можешь дрыхнуть, а я этот час лучше на спортзал потрачу, - натянула ему капюшон на голову подруга.

## ПРОСЬБА НЕРАВНОДУШНОГО

## «ЕЩЕ БЫ ФОТО ВЕТЕРАНОВ ДОБАВИТЬ»

В ожидании поезда замечаю немолодого мужчину - ходит, внимательно рассматривает рисунки на колонне через большую лупу, записывает что-то в блокнот. «Вот чудак делать нечего!» - подумала я. И ошиблась. Оказалось, пенсионер **Николай Миронов** больше сорока лет проработал проектировщиком в Моспромпроекте. Был спецом по тоннелям. Приехал убедиться, что современная станция ничуть не хуже советской классики.

- Сделано надежно, - похлопал он по колон-

не. - Функционально и красиво. Станция мне сразу понравилась. Удобные входы и выходы, широкая платформа. Пассажирам даже в час пик не придется жаться как селедкам в бочке, ожидая поезда. Важно и на случай эвакуации. Вентиляция - прекрасная. Гораздо лучше, чем на многих старых станциях. Военная тематика на колоннах - тоже идея хорошая. Но я на месте художников добавил бы еще фотографии ветеранов и красные гвоздики. Цветовую гамму они бы не нарушили, а смотрелись бы очень в тему.

Борис ОРЕХОВ

■ На 76-м году ушел из жизни **Петр Прусов** - конструктор первого народного внедорожника, опередившего свое время.

РОЖДЕННАЯ  
ВЫПОЛЗАТЬ

Она забиралась в Гималаях на высоту 5728 метров, «прыгала» с парашютом на Северный полюс и даже более десяти лет «зимовала» в Антарктиде на станции «Беллинсгаузен», безотказно бега по снежному бездорожью при -50 градусах. И даже не чихала... Чудо на четырех колесах, сотворенное гениальным уроженцем Витебщины **Петром Прусовым**, - автомобиль «Нива».

Петр Прусов внедорожной техникой заболел еще в юности. Родился он 6 января 1942 года в селе Зубки Витебской области. Мальчишкой пахал целину на тракторе ДТ-54. В начале 60-х годов служил механиком-водителем тяжелого танка ИС-2 с минным тралом. Во время разминирования в Алжире подорвался посреди пустыни, его только через несколько дней обнаружил наш

вертолет - крови были полные сапоги. Матери уже успели сообщить, что сын погиб при исполнении воинского долга. А земляки, когда он вернулся из армии, прозвали «дважды рожденный».

На ВАЗ он попал, окончив с отличием Запорожский машиностроительный институт. На местном автозаводе талантливого инженеру сулили золотые горы, но Прусов сам попросился, чтобы его распределили в Тольятти. Это был знак судь-

бы. Иначе никакой бы «Нивы» не было.

ПО ЗАДАНИЮ  
КОСЫГИНА

Задачу создать легковушку для села перед заводом поставил лично **Председатель Совета Министров СССР Алексей Косыгин**. Просил сделать такой вариант «Жигулей», чтобы порхал по колдобинам.

Почти все выпускаемые в мире в то время джипы имели отключаемый передний привод и рамную конструкцию. На ВАЗе решили сделать все с точностью до наоборот: по-

стоянный полный привод, независимая подвеска, несущий кузов, плюс - комфортабельный салон.

Забавно, но выбор в пользу полного привода конструкторов во главе с Прусовым заставила сделать...

технологическая бедность. Поскольку будущий внедорожник надо было производить на том же конвейере, что и все «Жигули». Вот только жигулевские детали трансмиссии не выдерживали перегрузок. Тогда конструктор обратился к опыту коллеги **Анатолия Лефарева**, который еще в середине 50-х годов создал полноприводный грузовик МАЗ-501.

«АМЕРИКАНЦЫ»  
НЕ ПРОШЛИ

Сначала идею с полным приводом на ВАЗе восприняли в штыки. Прусов спорил с руководством до хрипоты, грозился уйти из проекта. Но в конце концов победил.

- Максимально используя уже выпускаемые детали, мы уложились в смехотворную, по меркам мирового автопрома, сумму. Все работы по констру-

ированию и запуску «Нивы» в производство обошлись примерно в 50 миллионов долларов, - говорил позже Прусов.

На испытаниях новинку гоняли в хвост и гриву. Исколесили на ней тысячи километров - от снегов Заполярья до песков Туркмении. В сравнительном заезде по разбитому участку полигона в Димитровграде «Нива» обскакала не только серийный

«уазик», но и лучшие на тот момент зарубежные внедорожники - «Рейндж-Рover» и «Ленд-Рover-88». Там, где заморские гости безнадежно вязли, «Нива» прорывалась.

Пятьдесят первых серийных автомобилей собрали в феврале 1976 года - к очередному съезду КПСС. Стоила она по советским меркам целое состояние - девять тысяч рублей. Почти как «Волга». И все равно «Ниву» было не достать. 80 процентов вазовских внедорожников уходило за границу, где советский чудоджип пользовался ажиотажным спросом.

Революционное творение Петра Прусова оказало влияние на производство внедорожников во всем мире.



Конструктор представить не мог, что его шедевр на колесах будет продаваться на ура почти в ста странах.

## ПАМЯТЬ

В СЕРЕДИНЕ 80-Х ЯПОНЦЫ ПОДАРИЛИ ПРУСОВУ РЕКЛАМНЫЙ ПРОСПЕКТ СВОЕЙ БУДУЩЕЙ МОДЕЛИ «СУЗУКИ-ВИТАРА» С НАДПИСЬЮ: «КРЕСТНОМУ ОТЦУ НАШЕГО АВТОМОБИЛЯ...»