



ВАЗ-2121 («Нива») — один из самых популярных и продаваемых автомобилей и в России, и за ее пределами. Но мало кто знает о создателях легендарного российского внедорожника. Владимир Сергеевич Соловьев был первым главным конструктором Волжского автозавода (с 1966 по 1975 год). Он с нуля организовал конструкторскую службу ВАЗа, возглавлял все работы по адаптации автомобиля ФИАТ-124 к условиям российских дорог. И именно он стоял у истоков создания «Нивы». О талантливом конструкторе на страницах «ТМ» вспоминают родные и коллеги.

СОЗДАТЕЛЬ «РУССКОГО ДЖИПА»

Татьяна Дмитриевна
Добровольская,
жена В.С.Соловьева:

«Владимир был старшим ребенком в семье и всю жизнь опекал двух своих сестренек Тamarу и Дину. С детства водил их в садик, потом в школу. Так что праздной жизни у него никогда не было. В школе увлекался радиотехникой, мастерил самодельные детекторные приемники. После девятого класса в летние каникулы работал на главном конвейере ГАЗа и на заработанные деньги купил себе первые часы. Тут надо сказать, он был очень аккуратен и бережлив и вряд ли за всю жизнь поменял себе часы более трех раз.

Владимир был честным, скромным человеком, никогда не использовал служебное положение в личных целях. Сохранились его квитанции об уплате за ремонт квартиры и автомобиля. Квартиру строил вместе с другими будущими жильцами. Жили мы скромно. И не только потому, что не было денег, но и потому, что он не умел и не хотел пользоваться «блатом». Из Тольятти Владимир несколько раз ездил в Миасс, чтобы купить мебельные гарнитуры в квартиру. Роскошь не признавал, но уют любил. Вечером, уставший, обязательно просматривал газеты и журналы. Книги

покупал редко, к модным тогда подписным изданиям относился безразлично. Но всегда выписывал журналы «Наука и жизнь» (их подборка за много лет до сих пор лежит на книжном шкафу — рука не поднимается выбросить), «Вокруг света», «Огонек». Сам писал для журналов «Автомобильная промышленность», «Автомобильный транспорт», «За рулем». Сдал кандидатский минимум и подготовил кандидатскую диссертацию. К сожалению, из-за большой производственной нагрузки до защиты дело так и не дошло...

Владимир очень любил природу: лес, реку. Мечтал после выхода на пенсию заняться рыбалкой в Тольяттинском водохранилище...

Виктор Николаевич Поляков,
генеральный директор ВАЗа
с 1966 по 1975 годы:

«На Волжский автозавод в его начальный период съезжались специалисты с предприятий автомобильной и других отраслей промышленности. Как правило, люди молодые, ищущие, не боящиеся покинуть обжитые места, готовые поступиться и положением, и материальным благополучием ради новой интересной деятельности, ради участия в крупнейшем проекте, связанном с са

Владимир Сергеевич Соловьев родился 16 февраля 1919 года в г. Ветлуга, Нижегородской губернии.

1923 г. — семья переезжает в Нижний Новгород.

1941 г. — окончил с красным дипломом Горьковский индустриальный (ныне — политехнический) институт.

5 июня 1941 г. — поступил на работу в КЭО ГАЗа:

Во время Великой Отечественной войны принимал участие в разработке планетарного механизма поворота самоходки СУ-76;

Разработал задние мосты и карданные передачи для легковых автомобилей М-20 «Победа», ГАЗ-69 (4х4);

Впервые в стране разработал и ввел резиновые сальники всех узлов автомобилей взамен кожаных;

Совместно с Ф.С.Коротковым разработал первое в СССР масло для гипoidных передач;

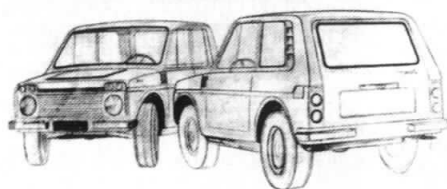
Под руководством В.С.Соловьева разработана конструкция автомобилей ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-24.

1953 г. — заместитель главного конструктора ГАЗа, начальник КБ легковых автомобилей.

1966 г. — переведен на должность главного конструктора Волжского автомобильного завода.

В. С. Соловьев награжден орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской Революции, медалью «За победу в Великой Отечественной войне».

16 июня 1975 года Владимир Сергеевич ушел из жизни.





мой современной мировой техникой. Владимир Сергеевич Соловьев был одним из ярких примеров. Он пришел на ВАЗ, имея обеспеченное положение одного из ведущих конструкторов Горьковского автозавода. Он заложил основы коллектива УГК, основы новых моделей ВАЗа, работал, щедро отдавая свои способности, опыт, силы. Владимир Сергеевич заслуженно стал образцом вазовца — руководителя, новатора. Светлая память о В.С.Соловьеве вошла в историю создания ВАЗа и всегда останется в наших сердцах».

Петр Михайлович Прусов,
главный конструктор
АО «АВТОВАЗ»:

«Я пришел в управление главного конструктора летом 1970 года. Это был период постановки на производство автомобиля ВАЗ-2101, освоения в СССР комплекующих изделий для него, начала производства деталей и узлов на ВАЗе, пуска главного конвейера и продолжение строительства города и завода. Тогда работы с избытком хватало всем специалистам УГК. Владимир Сергеевич понимал, что создать творческий конструкторский коллектив по всему комплексу (конструкторы, испытатели, экспериментальный цех) можно только проводя одновременно с освоением производства семейства ВАЗ-2101 и собственные разработки. Так появились в УГК проекты машин для уборки снега с крыш, платформы для перевозки автомобилей в два ряда, водооткачивающей передвижной станции. Сразу же была поставлена задача и по комплексному проектированию автомобилей ВАЗ-1101, ВАЗ-2121, а также модернизация еще только становившейся на конвейер модели ВАЗ-2103.

Во время обсуждения проектов главный конструктор выслушивал всех: и «маститых», и «зеленых». Но при принятии решения значение имела только ценность предложения, а не ранг специалиста. На-

пример, много разногласий было по поводу концепции автомобиля ВАЗ-2121. Опытные специалисты отстаивали классический джип: утилитарная форма, рама, барабанные тормоза спереди и сзади, зависимые подвески колес. А молодые — концепцию, которая и воплотилась в автомобиль. Выслушав все «за» и «против», Владимир Сергеевич остановился на втором варианте. Надо сказать, что все споры после утверждения прекратились, и далее шла работа в соответствии с принятым направлением.

Запомнилась еще одна черта В.С.Соловьева: он настолько уважал специалиста, что если была необходимость сделать замечание, выговор или «повысить голос», он испытывал при этом страшное неудобство и краснел. Мы же, зная это свойство Владимира Сергеевича, старались поменьше заставлять его краснеть за наши действия».

Лев Иванович Вихко,
ветеран ВАЗа, работал
начальником отдела
проектирования кузовов
ОГК-УГК-НТП:

«С Владимиром Сергеевичем было легко и интересно работать. Он никогда не напускал на себя манию величия, с любым сотрудником разговаривал как с равным. Тем не менее, на работе царили четкость и дисциплина. При нем не стеснялись высказывать свои сомнения, свои предложения.

Помню, как при проектировании «Нивы» долго обсуждался вопрос: как складывать заднее сиденье. Некоторые настаивали — как на «универсале» 2102. Другие возражали — мешает бензобак. В.С.Соловьев дал всем возможность высказаться, каждое предложение оценил и вынес свое обоснованное решение. Немало времени было потрачено на спор: ставить двигатель вдоль или поперек автомобиля. У каждой из сторон были свои

убедительные аргументы. Детально прорабатывались оба варианта. В итоге выбор пал все-таки на «продольник». Тогда я, грешным делом, ворчал: зачем так долго решать? А сейчас понимаю, что Владимир Сергеевич делал это специально: чтобы конструктор мог отточить свое мастерство. Ведь «Нива» была первым в мире внедорожником, кузов которого не имел отдельной рамы. Это позднее нас догнали зарубежные фирмы.

Не надо забывать и то, что во время проектирования «Нивы» (1971 год) конструкторы много времени и сил отдавали освоению производства ВАЗ-2101. А кроме этого, наводили порядок на складах, проверяли качество деталей, сварку кузова, соблюдение технологий.

Оценивая теперь, сколько времени потребовалось конструкторам, чтобы спроектировать автомобили 2121 («Нива»), 1101 (прозванный «чебурашка»), 1111 (автороллер), и сравнивая со сроками разработки 2110, видишь, как много зависит от руководителя. Владимир Сергеевич никогда не затягивал совещания, проводил их четко, по-деловому. Он часто советовался с подчиненными в вопросах стратегии и тактики. При составлении планов работ на год непременно выслушивал соображения каждого руководителя. Утвержденные им сроки были напряженными, но выполнимыми, хотя, конечно, не обходилось без сверхурочной работы. И не было никакой помпезности, не разбивали о бампер первой «Нивы» бутылку шампанского.

В памяти многих В.С.Соловьев остался не только как отличный руководитель и начальник большого подразделения, но, прежде всего, как Человек с большой буквы».

Материалы предоставлены
председателем клуба
ветеранов «Рассвет»
при дирекции НТП ВАЗа Г. В. Масловым.

