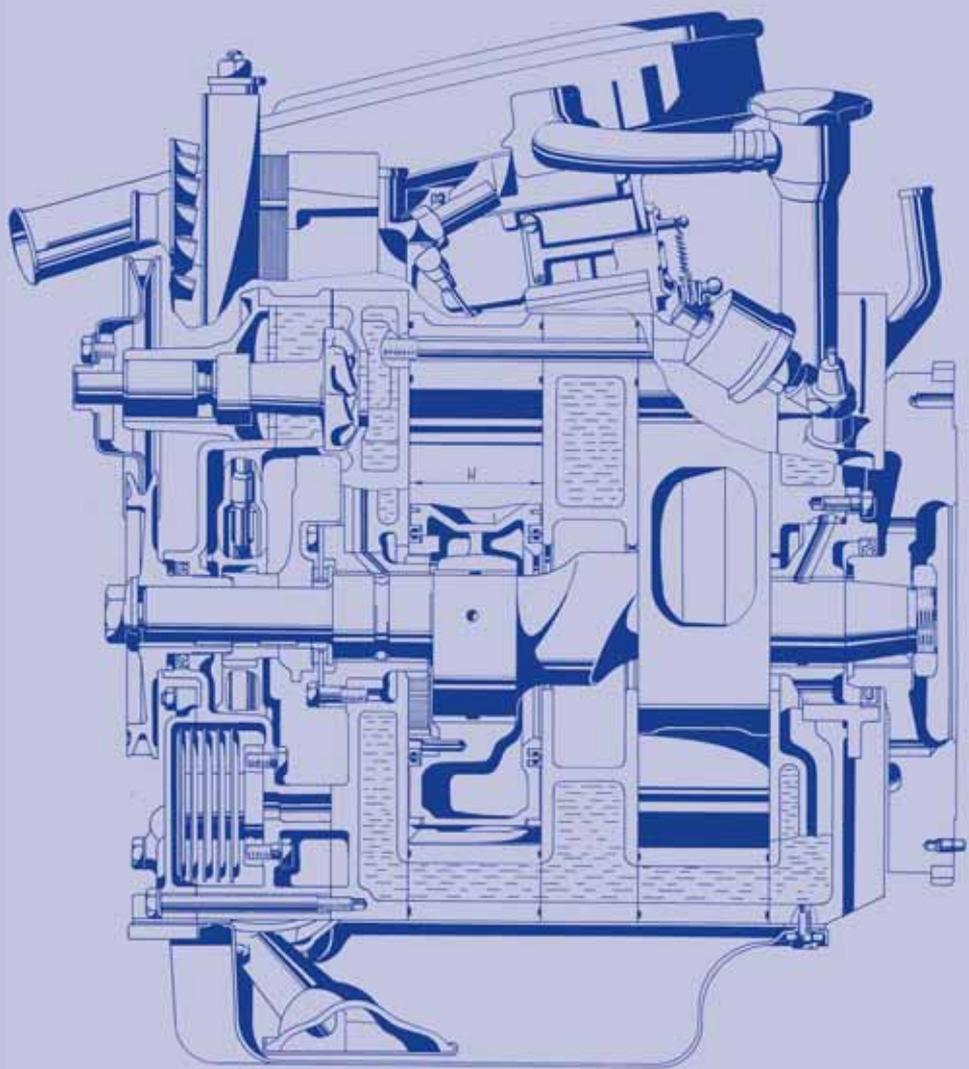
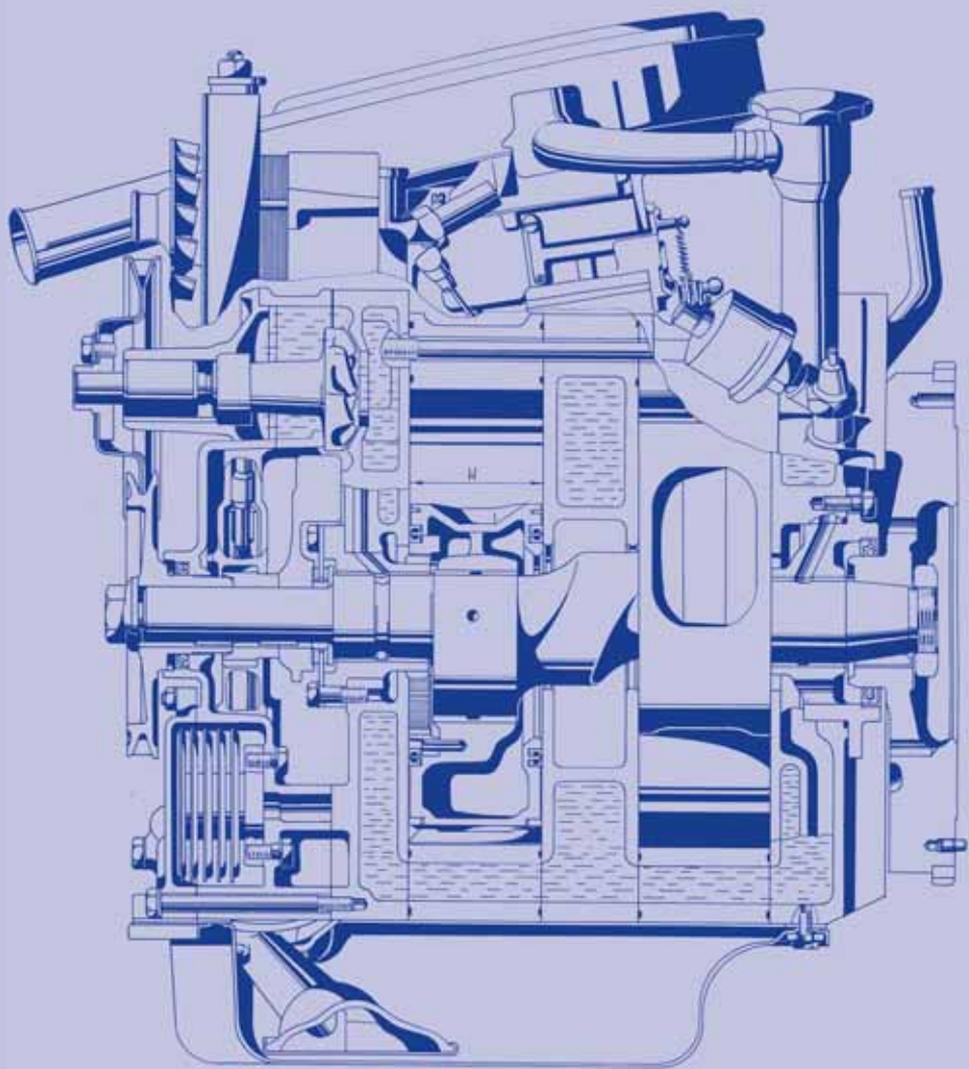




Борис Точнев





Проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ»

Р.А. КИСЕЛЕВА

БОРИС ПОСПЕЛОВ

Издательская серия «Творцы АВТОВАЗа»

Выпуск 1

Тольятти-2006

Редакционная коллегия:
Л.С. Пахута, руководитель проекта
по корпоративной культуре ДСО ОАО «АВТОВАЗ»
А.Е. Степанов, координатор проекта
«Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ»
В.А. Шнякин, начальник СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ»

Издание подготовлено к печати
дирекцией по связям с общественностью ОАО «АВТОВАЗ»

Издание посвящено Борису Сидоровичу Поспелову, заместителю главного конструктора Волжского автомобильного завода (ныне ОАО «АВТОВАЗ»), заместителю технического директора, первому руководителю специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД) – талантливому, энергичному организатору производства. Его трудовая деятельность длилась на АВТОВАЗе с 1966 по 1988 годы. В книге также отражен период работы Б.С. Поспелова на Горьковском автомобильном заводе с 1952 по 1966 годы.

В издании использованы материалы из фондов музея ОАО «АВТОВАЗ», технического музея ОАО «АВТОВАЗ», специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей, клуба ветеранов «Рассвет» службы главного конструктора НТЦ ОАО «АВТОВАЗ», управления по делам архивов мэрии г. Тольятти, муниципального учреждения культуры «Библиотека Автограда» г. Тольятти, музея истории ОАО «ГАЗ» г. Нижний Новгород.

Автор – старший редактор дирекции по связям с общественностью ОАО «АВТОВАЗ», член Союза журналистов России Р.А. Киселева.

Издание рассчитано на массового читателя, в первую очередь, на работников ОАО «АВТОВАЗ» – ветеранов предприятия и молодых специалистов, а также на всех интересующихся корпоративной историей крупнейшего в России производителя легковых автомобилей LADA.

Эта книга стала логичным продолжением темы по историографии крупнейшего отечественного автопроизводителя, неослабевающий интерес к которой подтвердили I и II Всероссийские научные конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность», прошедшие в г. Тольятти в 2003 и 2005 гг.

На этот раз читатель знакомится с биографией Бориса Сидоровича Поспелова, одного из первых руководителей АВТОВАЗа – заместителя главного конструктора, заместителя технического директора, первого руководителя специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей.

Попытки рассказать о специалистах предприятия – людях интересных, неординарных, талантливых – предпринимались и ранее. Так, по инициативе ветеранов управления главного конструктора научно-технического центра Г.В. Маслова и В.А. Котлярова вышли в свет два издания журнального формата – о первом главном конструкторе Волжского автозавода В.С. Соловьеве и первом директоре научно-технического центра В.М. Акоеве.

Органично вошли в биографическую серию книга «Был и остаюсь вазовцем» (2001 г., автор Л.Л. Моховикова) – о первом председателе производственного совета АВТОВАЗа И.А. Барышникове и издание «В этом наша судьба» (2002 г., проект компании телерадиовещания и печати ОАО «АВТОВАЗ», автор Е.Э. Кузнецова) – приложение к документальному телефильму о генеральном директоре АВТОВАЗа с 1982 по 1988 гг. В.И. Исакове.

Очерковые материалы востребованы временем. Продолжение тематики предусмотрено издательскими проектами дирекции по связям с общественностью. В серии «Творцы АВТОВАЗа» запланированы выпуски, посвященные главному дизайнеру (1970-1997 гг.), лауреату премии Президента России М.В. Демидовцеву; техническому директору (1975-1991 гг.) М.Н. Фаршатову, президенту-генеральному директору (1996-2002 гг.) А.В. Николаеву и другим.

Редакционная коллегия

Часть 1. НА ПОЛНЫЙ ПУЛЬС

Уста – река детства

Поспелов Борис Сидорович родился 25 апреля 1929 года в деревне Вахромейки Тонкинского района Горьковской области. Его детские и юношеские годы прошли в рабочем поселке Урень. Здесь он в 1947 году закончил среднюю школу, отсюда с аттестатом зрелости уехал учиться в г. Горький. В 1952 году, получив диплом Горьковского политехнического института им. А.А. Жданова по специальности «Инженер-механик по автомобилям», он был принят на ГАЗ в конструкторско-экспериментальный отдел рядовым конструктором. В ноябре 1966 года, в соответствии с приказом № 250 министра автомобильной промышленности, Б.С. Поспелова перевели на строящийся Волжский автомобильный завод в г. Тольятти «для использования на руководящей работе» – заместителем главного конструктора.

Урень – это районный центр на севере Горьковской области, расположенный на правом берегу реки Усты. В 1932 году он стал новым местом жительства семьи Поспеловых: Сидора Николаевича назначили народным судьей Уренского района. Село окружал дремучий сосновый бор, богатый дичью, грибами, ягодами. Но жизнь люди вели отнюдь не дремучую. Две двухэтажные деревянные школы, 7-летняя и 10-летняя, с керосиновыми лампами под потолком, выпустили много учеников, ставших гордостью не только района, области, а всей страны. Здесь учились: И.С. Силаев – видный государственный и политический деятель, возглавлявший в 1990-1991 гг. Совет Министров РСФСР; М.Ф. Орлов – командир танковой роты, Герой Советского Союза; В.В. Соколов – главный конструктор ЦКБ по экранопланам, лауреат Ленинской премии, академик международной академии информатики; А.Д. Поздеев – доктор технических наук, заведующий кафедрой двигателей Чувашского государственного университета; Б.П. Абрамов – председатель колхоза «Трактор», Герой Социалистического Труда; Б.С. Поспелов – заместитель технического директора АВТОВАЗа и другие.

В селе был дом культуры с хорошей библиотекой, больница с поликлиникой, льнозавод, паточный завод, молокозавод, лесохимический комбинат, лыжная фабрика, крупный лес-промхоз. Передовой в области колхоз «Трактор» пригласил «Мосфильму» – в 1950-х годах в Урене снимался художественный фильм «Возвращение Василия Бортникова» по роману Галины Николаевой «Жатва». Может, мелькает в массовке и юноша с темными внимательными глазами?

От такого пристального взгляда вряд ли могло ускользнуть то, что под керосиновой лампой за школьной партой сидела и самая красивая девушка в округе – Александра. Пройдут годы, и красавица с тугими косами, одна из четырех дочерей заведующего Уренской районной сберкассой Владимира Ивановича Тихомирова, станет в 1951 году женой Бориса Поспелова, родит ему дочь и сына, защитит кандидатскую диссертацию, последует за ним в Тольятти, где возглавит спецотделение Баныкинской городской больницы. Но свой главный поступок она совершит годы спустя. Уже в XXI веке. Самостоятельно собрав воспоминания о муже, она будет обращаться в самые высокие инстанции, чтобы имя Бориса Сидоровича Поспелова не забывалось на АВТОВАЗе. Инициатива Александры Владимировны, а также Владимира Андреевича Шнякина, возглавившего СКБ РПД после кончины Б.С. Поспелова, нашла горячую поддержку В.В. Каданникова, занимавшего в то время пост председателя совета директоров ОАО «АВТОВАЗ». Он направил материалы в дирекцию по связям с общественностью: «П.А. Нахмановичу. Прошу организовать публикацию за счет завода. Каданников. 26.05.2004». Так началась работа над биографическим очерком о Поспелове Борисе Сидоровиче.

Комсорг

В 1941 году Борису было 12 лет, а его старшему брату Николаю – 14. После ухода отца на фронт пацаны в одночасье повзрослели. Рубили дрова, заготавливали сено, пасли скот, работали дотемна в поле рядом с матерью Анной Савватеевной.

В седьмом классе Бориса выбрали комсоргом. Уренские комсомольцы успевали и бить рекорды в спортивных соревнованиях, и лидировать в культурно-массовых мероприятиях, и больше всех нарвать лекарственных трав, и собрать золы для полей, и нанести посуды в госпиталь: в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. в здании семилетней школы развернулся госпиталь на 200 мест. Класс, где учился Борис Поспелов, до самого выпуска слыл образцовым. В 1946 году Уренские лыжники прогремели на всю область, заняв 1-е место в соревнованиях. Домой вернулись счастливые, несколько оглушенные успехом. На школьном вечере герои дня делились впечатлениями, демонстрировали новые лыжные костюмы и лыжи с ботинками, выданные им в Горьком. Пятиклассники дивились на новые лыжи, живо обсуждали их преимущества и недостатки. Одни школяры утверждали: «На таких лыжах и дурак займет первое место!», другие им возражали: «Да на таких лыжах и кататься-то нельзя – ноги отморозишь!».

Прошло 60 лет, но об этом событии хорошо помнит Ангелина Павловна Замышляева, член лыжной команды Уренской средней школы: «Шесть самых сильных лыжников школы поехали в сопровождении учителя физкультуры на областные соревнования в город Горький: Б. Поспелов, Л. Кочугов, А. Маслов, Н. Антонова, Л. Гущина и я. Вспоминаю с улыбкой об экипировке нашей команды: одеты кто в чем, лыжи на валенках. В Горьком нам выдали новое снаряжение. Соревнования проводились на Волжском откосе у памятника Валерию Чкалову. На общем старте я вырвалась вперед и никому лыжную не уступила. Был очень трудный подъем и крутой спуск к финишу, но мы показали отличный результат и заняли первое место! Нас, победителей, стали готовить на кустовые соревнования областей Северо-Западного региона. Мы месяц жили в Доме учителя, нас хорошо кормили (шел голодный 1946-й год) и тренировали на Волжском откосе. В марте мы поехали в г. Киров. Снег уже начал подтаивать, и нам выдали лыжную мазь, которая, как оказалось, давала сильную отдачу. Кто не смазал лыжи, показал лучший результат. Так, Л. Кочугов был третьим в личном первенстве.

На обратном пути случилось непредвиденное. Ночью проводница проспала Урень, где нас встречали одноклассники и классная руководительница Зоя Васильевна Степанова. На следующей станции мы сошли. Темно, холодно, сыро. Что делать? Левка с Лешкой впрыгнули на товарный поезд и уехали. Борис остался с нами, тремя девушками. Мы возмущенно стали что-то кричать вслед товарняку. Борис на нас прикрикнул:

– Тише, козы, бякать! Товарищ волк знает, кого первого съесть.

От неожиданности мы притихли и пошли домой. До сих пор помню эти его слова. Обычно немногословный, Борис развлекал нас всю дорогу – 12 километров! Так со смехом сквозь слезы дотопали до Уреня. Оставили дома вещи, позавтракали и успели к первому уроку. Мы были очень благодарны Борису за помощь. По-другому он поступить просто не мог».

Трамплин

С лыжами связано много эпизодов, раскрывающих его бесстрашный характер, недюжинные способности, физическую силу. В институте Борис продолжил занятия спортом, получил первый разряд по лыжам, участвовал в соревнованиях. В 1949 году в программу состязаний включили прыжки с 70-метрового трамплина. Ребята из команды прыгать отказались. Высоотица! Борис много часов провел на Волжском откосе, наблюдая за тренировками прыгунов. И решился! Его прыжок вывел команду Горьковского политехнического института на призовое место. На следующий год лыжники ГПИ поехали в г. Киров на межобластные соревнования. За два дня до отъезда Борис сдал в починку лыжные ботинки. Сапожник очень «постарался» – обрезал у ботинок ранты. Что делать? Других по размеру не нашлось, а ехать надо, билеты на руках. По пути Борис выпрыгнул из вагона на станции Урень, где поезд не останавливается, а лишь замедляет ход. Он сбегал домой за ботинками и остаток ночи добирался до Кирова. Как? Этого никто не узнал. «Как ты доехал? На чем?», – пытали Бориса Поспелова товарищи. «Это неинтересно», – отвечал он.

«Смогу! Должен смочь!», – убеждал тогда себя Борис, стоя перед 70-метровым трамплином. Он стал символом его жизни. В тот день парень в лыжных ботинках родом из деревни Вахромейки понял главное: он возьмет любую высоту, предложенную судьбой.

Выдержал!

На портрете 1950-х годов – симпатичный юноша, с шапкой густых волос над высоким лбом, плотно сжатыми губами, волевым подбородком, крепкой спортивной шеей и широко расставленными темными глазами. По теории Пикассо, чем шире глаза у человека, тем он талантливее. Весь облик молодого человека говорит о том, что он знает, куда идти, и сможет повести за собой других. Талант руководить, вдохновлять, увлекать идеей дается не первым встречным, а избранным – к ним судьба причислила и Бориса Сидоровича Поспелова. У черно-белого портрета сильное содержание, оно предполагает яркое будущее этого сидящего перед объективом человека.

Все фотографии его молодости спортивные.

Кросс на набережной имени А.А. Жданова 13 мая 1948 года. Еще секунда, и студент Горьковского политехнического института Борис Поспелов первым разорвет финишную ленточку.

Акробатический этюд «Самолет», популярный в годы массового добровольного движения «Все в ОСОАВИАХИМ!»: Борис висит вниз лицом на турнике, держа тело параллельно земле, а под ним, в таком же строго горизонтальном положении висит студент (он помельче, посуше, похож на азиата), держась за ремень, наброшенный на шею Бориса. Трюк требует недюжинных сил, исключительной выносливости. Он глубоко символичен, сродни жизненной программе: сверхнагрузки по плечу «первому пилоту» Поспелову.

Вот 22-летний Борис стоит возле велосипеда с другом. О, как много перед ними дорог! И у каждого – своя.

Спортивный, выносливый, энергичный – таким он оставался до серебра на висках.

К месту привести слова В.И. Смирнова, испытателя ВАЗа: «Прошедшие годы оставили в памяти розовощекого Соловьева на лыжне и неутомимого, напористого Поспелова, играющего в футбол»¹.

И профессию-то вначале юноша выбрал жесткую, как приказ, и острую, как нож хирурга. Борис решил поступать в Ленинградскую военно-медицинскую академию. Родителям с трудом удалось отговорить сына.

– Время-то какое... Непокойно, голодно, – сетовала Анна Савватеевна.

– Будь ближе к дому, как твой брат, – сказал, как отрубил, Сидор Николаевич. – Николай учится в Горьком, и ты туда двигай.

Шел 1947-й год. Пришлось Борису проститься с мечтой о Северной Пальмире и военно-медицинской академии. Но клятва Гиппократов все же его настигла – женился на Александре Тихомировой, студентке медицинского института, ставшей позднее врачом-терапевтом Горьковской хирургической больницы № 2. Это с ней он учился в одной бревенчатой школе. Борис отнес документы в Горьковский политехнический институт имени А.А. Жданова на механический факультет по специальности «Автомобили». В ГПИ грыз гранит науки и старший брат Николай, будущий кораблестроитель и инженер завода «Красное Сормово».

Оба жили в общежитии. Стипендии не хватало. Братья Поспеловы, как и многие студенты, разгружали вагоны, баржи. После третьего курса Борис получил водительские права 3-го класса. Приехав домой на летние каникулы, не стал бить баклуши, а устроился в Уренский райпотребсоюз. На старой полоторке по ухабам и колдобинам мотался студент все лето, развозя товары и продукты по деревенским магазинам. Автослесари в гараже с интересом наблюдали за «зеленым» шофером:

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, 2000 г., Тольятти (авторы-составители Г.В. Маслов, В.А. Котляров), с. 219.

«Вежливый. Молчун. Не курит». – И пришли к логическому выводу: «Не выдержит. Сбежит». Но он выдержал! Честно крутил баранку два месяца. Сам ремонтировал машину, сам выбирался из хляби, бросая под колеса сучья и камни. Рабочие уважительно здоровались с ним, а продавщицы удивлялись – почему у этого шофера никогда не разбивались бутылки с водкой, сколько загрузил, столько привез. На заработанные деньги Борис купил зимнее пальто и ботинки. Через год с удивлением узнал, что в гараже его уже ждут. Стало быть, пришелся парень ко двору.

Жажда знаний

Пытливый ум, инженерную грамотность, деловую хватку заметили в нем на ГАЗе сразу. За короткое время Поспелов оброс мощным авторитетом у конструкторов. Положительные отзывы о нем сыпались со всех сторон. В 1952 году секретарь партбюро конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) И.Н. Рябинин писал: «Знаю тов. Поспелова Б.С. как растущего и грамотного инженера, особенно большое внимание он уделил разработке новой автомашины М-21. Можно рекомендовать на выдвижение по технической должности». Ему вторил начальник цеха опытных конструкций КЭО П.П. Денисов: «Опыта в работе еще мало, но в работе инициативный, грамотный. Можно рекомендовать на выдвижение».

Сохранился протокол заседания заводской аттестационной комиссии Горьковского автомобильного завода им. Молотова, состоявшегося в декабре 1953 года. На все вопросы Б.С. Поспелов отвечал кратко.

- Что обслуживаете по действующему производству?
- Коробку передач легковых автомобилей.
- Политучебой занимаетесь?
- Веду кружок.
- Какие есть недостатки в практической работе?
- Я работаю у молодого специалиста (Попова). Мало перенимаю опыта.

Уклончивых ответов Поспелов не давал никогда. Он не переносил людей, на вопрос «Сколько будет дважды два» отвечающих «А сколько надо?». 24-летний конструктор рубанул прямо, без оглядки: мало перенимаю опыта. Говоря музыкальным языком, он хотел хорошо знать ноты, а не играть на слух, и требовал, чтобы ему поставили голос, руку. В железо по протекции не входят. Ему надо знать об автомобиле как можно больше. Вот и дайте мне опытного, старого волка, открыто заявил Поспелов. Зачем знать мало, когда можно знать больше?

Из характеристики 1962 года

«За период работы в КЭО ГАЗ тов. Поспелов Б.С. показал хорошие конструкторские способности, инициативу и самостоятельность в работе. За короткое время он вырос до ведущего конструктора и руководителя конструкторской группы коробок передач легковых автомобилей. При его непосредственном участии и руководстве разработана конструкция автоматических коробок передач автомобилей «Волга» и «Чайка», проведена их экспериментальная и производственная отработка и доводка. Свои знания и опыт тов. Поспелов передает молодым конструкторам.

Член комиссии парткома завода по качеству продукции, член заводского совета НТО.

Рекомендуется в заграничную командировку в Сирию, г. Дамаск, на 9-ю международную ярмарку».

Молодой инженер Горьковского автомобильного завода вернулся из жаркой арабской страны полный впечатлений и новых технических идей. В музее истории ГАЗа сохранился отзыв от директора советского павильона М. Черникова: «Тов. Поспелов Б.С. работал на 9-й международной ярмарке в г. Дамаске с 12 августа по 1 октября 1962 года стендистом и зарекомендовал себя грамотным инженером, принимал активное участие в демонстрации экспонатов В/О «Автоэкспорт». Дисциплинирован. Во время пребывания в г. Дамаске соблюдал нормы поведения советских граждан за границей».

Письмо заверено печатью Всесоюзной торговой палаты СССР с изображением неизменных советских символов – серпа и молота.

Из характеристики 1965 года

«За время работы в КЭО ГАЗ Поспелов Б.С. зарекомендовал себя высококвалифицированным, технически грамотным инженером. Под его руководством и при непосредственном участии разработаны конструкции автоматической коробки передач всех автомобилей ГАЗ, выпускаемых за период его работы. Обладает хорошими организаторскими способностями. Непрерывно повышает свой идейно-политический уровень – учится в заочной аспирантуре. Член группы содействия партийно-государственного контроля при Автозаводском райкоме КПСС, член общества «Знание», консультант группы по изучению философии.

Идеологически выдержан. Морально устойчив.

Тов. Поспелов Б.С. рекомендуется в заграничную командировку в Швейцарию сроком на один месяц на 36-ю международную автомобильную выставку.

Кандидатура тов. Поспелова Б.С. утверждена на заседании парткома Горьковского автозавода, протокол № 10 от 14 декабря 1965 года».

Партийные характеристики прошлого столетия вызывают теперь ироническую улыбку. Социальные и политические процессы, подобно бурным химическим реакциям, меняют людей. Неизменным остается уважение к настоящим профессионалам, в какой бы части света они ни оказались.

АКПП для «Чайки»

На групповых снимках с коллегами, друзьями, одноклассниками Б.С. Поспелов, как правило, крайний. Слева или справа, но непременно где-то сзади, сбоку, как бы в сторонке. Не лез в центр, не занимал лучшие места. К редчайшим относится кадр в многотиражной газете ГАЗа «Автозаводец» за 8 января 1961 года, № 6 (8478), где молодой ведущий конструктор Б.С. Поспелов стоит в середине группы. Нет, не по доброй воле он оказался в центре коллег. Тут видна рука профессионала, фотокорреспондента многотиражки. Рядом со

снимком помещена статья «Это сделаем общими силами». Ее подписали двадцать пять конструкторов, исследователей, технологов и производственников Горьковского государственного ордена Ленина, ордена Трудового Красного Знамени и ордена Отечественной войны I степени автомобильного завода, призывая коллектив включиться в соревнование за честь заводской марки «ГАЗ», сделать автомобили «Чайка» и «Волга» самыми надежными и долговечными. Среди авторов – Б. Поспелов, Ю. Папин, А. Зильперт. Знали ли они тогда, в 1961 году, что через пять лет все трое будут называться вазовцами? Поспелов – первый.

А годом раньше, осенью 1960-го, «Автозаводец» сообщал читателям о работниках Горьковского автомобильного завода, награжденных медалями ВДХ СССР. Большая серебряная медаль за участие в разработке конструкции кузова автомобиля «Чайка» вручена заместителю главного конструктора ГАЗа В.С. Соловьеву. Малую серебряную медаль за участие в разработке конструкции автоматической коробки перемены передач легкового автомобиля «Чайка» получил ведущий конструктор Б.С. Поспелов. Малой серебряной медалью отмечен также труд заместителя начальника ремонтно-механического цеха В.И. Исакова. Разве предполагали эти трое медалистов, что их ждут более высокие, правительственные, награды, но уже на ВАЗе?

К самым ярким работам Бориса Сидоровича на ГАЗе относится проект по автоматической коробке перемены передач (АКПП) для ГАЗ-13 «Чайка». Этот автомобиль в 1958 году получил Гран-при на Всемирной выставке в Брюсселе. Именно Поспелову поручили делать АКПП для автомобиля-победителя. Под его началом было изменено более 70 % деталей и разработано свыше 30 оригинальных решений.

Надо ехать!

Приказом по Министерству автомобильной промышленности № 154-к от 1 октября 1966 года главным конструктором ВАЗа был назначен В.С. Соловьев. Две самые светлые автомобильные головы вскоре стали его помощниками: Б.С. Поспе-

лов с ГАЗа и Г.К. Шнейдер с УАЗа. Владимир Сергеевич лично выбирал себе заместителей. Он предложил генеральному директору Волжского автозавода В.Н. Полякову кандидатуру энергичного Пospelова и получил «добро». Об этом эпизоде В.С. Соловьев рассказал в письме домой от 9 сентября 1966 года: «В.Н. Поляков вызвал меня... Спросил, кто по моему мнению, мог бы работать на новом заводе. Я ответил, что ни с кем не говорил по этому поводу, так как не был уполномочен, но назвал несколько фамилий, подходящих, как мне кажется, в том числе В.С. Пospelова».

В книге «Высокой мысли пламень» (том 1, г. Тольятти, 2000 г.), охватывающей период истории УГК ВАЗа с 1966-1976 годы, много воспоминаний о В.С. Пospelове. О нем рассказывают конструкторы, дизайнеры, испытатели.

Из воспоминаний конструктора А.Л. Зильперта:

«В октябре 1966 года мы, работники КЭО ГАЗ, узнали, что на должность главного конструктора нового завода на Волге назначен наш «главный по легковым» Владимир Сергеевич Соловьев. Тогда же он начал создавать коллектив ОГК ВАЗ.

Первым он пригласил в качестве своего заместителя В.С. Пospelова, который в то время работал в КЭО начальником бюро коробок передач.

Борис Сидорович съездил в Тольятти и вернулся заряженный:

– Ребята, дело по высшему разряду, только поворачивайся! Город ухоженный, зеленый – прелесть! Надо ехать!

После этого путешествия и переговоров с Соловьевым и Поляковым Пospelов оформил свой перевод на ВАЗ, одновременно переговорив и получив согласие на переход с ГАЗа на ВАЗ небольшой группы работников КЭО»¹.

Пospelов не упускал случая сказать новичкам:

– Считайте, что вам крупно повезло, что вы работаете здесь, на Волжском автозаводе.

Осенью 1966 года телефон В.С. Пospelова, временно располжившегося в Минавтопроме и отвечающего за приемку тех-

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, с. 43.

нической документации, разрывался. Из Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) бесперебойно поступали сообщения о выдаче заданий министерствам, ведомствам, головным институтам смежных отраслей промышленности: НИИРП (Резинапром), НИИавтоприбор, Союзпластпереработка и др. От FIAT пришло столько документации, что она еле-еле умещалась в пяти огромных ящиках. Из Турина прибыли не только бумаги. На полигоне и в НАМИ всюду испытывались автомобили FIAT-124.

В попытку превращалась работа за канцелярским столом для испытателя Р.Ф. Насретдинова. Но с какой бы стороны он ни подходил к Поспелову: «Отпустите меня на дорогу!», – каждый раз получал отказ: «Сейчас работа с документацией важнее всего остального!». Риф Фазылович вспоминал: «Наконец появился начальник бюро техдокументации – Борис Петрович Калинин. Я по наивности думал, что теперь-то уж можно уехать на свою работу (мое место было на полигоне), но не тут-то было. Поспелов поставил условие, что это произойдет только после того, как Калинин полностью войдет в курс дела»¹.

В работе Борис Сидорович был неистов, даже жесток. Но при этом он не щадил и себя. Все, что отвлекало от дела, от достижения результата, он безжалостно отметал. За два года (1966-1968) в климатических и дорожных условиях СССР прошли испытания 35 образцов автомобилей FIAT-124. Поспелов часто сам садился за руль итальянской малолитражки, колесил по российским дорогам, носился по Туринскому автополигону.

Зимой 1969 года Б.С. Поспелов сопровождал автоколонну FIAT-124 из Турина в Москву. За рулем сидели итальянские водители. В городском архиве сохранилась телеграмма: «Тольятти. Полякову. 12 января колонна 15 автомобилей 124 выезжает из Турина в сопровождении специалистов ВАЗ Поспелова и Крутько. Прошу встретить колонну в Бресте и обеспечить специалистов советскими деньгами. Житков. Т-248. 13.1.1969 (Передано по телетайпу в Москву В.Н. Полякову).

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, с. 27.

Пружина

Что стояло за добровольным решением уйти с ГАЗа? Для чего ему было рваться из Горького в провинциальный Тольятти? За машиной? Он давно сменил «Москвич» на «Волгу». За квартирой? Он жил с семьей в благоустроенной двухкомнатной. За дачей? В Стригинском бору он приобрел участок земли с добротным деревянным домом. За границей? Швейцария, Сирия уже видели его, специалиста ГАЗа, на международных автомобильных салонах. За карьерой? Она росла как на дрожжах – конструктор, старший конструктор, руководитель конструкторской группы, начальник конструкторского бюро. За славой? Его имя занесли в Книгу почета, а фотографию поместили на Доске почета ГАЗа. Фамилия «Поспелов» получила постоянную прописку в специализированных изданиях. Он активно печатался в журнале «Автомобильная промышленность», сборнике «Гидропередачи и гидроавтоматика», был автором не только технических статей, но и изобретений (УДК 629.113-585.126; УДК 629.113:621.838.2; УДК 629.113-578.117 и др.). За наградами? Малая серебряная медаль ВДНХ нашла его, разработчика конструкции автоматической коробки передач автомобиля «Чайка», еще в 1960 году.

Видимо, сил накопилось столько, что их некуда было девать. Именно нерастроченная энергия стала той пружиной, которая вытолкнула его, 37-летнего конструктора, не просто на строящийся Волжский автомобильный завод, а на самый его верх, в генштаб. Его конструкторское мастерство росло от разработки к разработке. Это поступательное движение говорило о цельности характера. Возможно, он сам не осознавал, что у него внутри, какой двигатель установлен в грудной клетке. Прибавь мощность – и он унесет этого человека в космос. Есть глубокий смысл в том, что Б.С. Поспелов пришел в конце жизни к мотору с планетарным вращением – так называют роторно-поршневой двигатель Ванкеля. Самый недооцененный механизм XX века.

Поспелов проворно собирал, словно нанизывая жемчуг на нить, одаренных конструкторов, дизайнеров, испытателей. Технически грамотный, требовательный, отличный организатор, Борис Сидорович сыграл огромную роль в подборе кадров для ОГК (в дальнейшем УГК) ВАЗа. Благодаря этой несомненно колоритной личности создано ядро творческого, талантливого коллектива. Специалисты ГАЗа наскоро паковали чемоданы и брали билет до Тольятти. Одними из первых прибыли на ВАЗ испытатель Р.Ф. Насретдинов, конструкторы Л.И. Вихко, А.Л. Зильперт, В.М. Малявин, Л.Л. Вайнштейн. Лев Лазаревич рассказывал, как в одночасье решилась его судьба: «Борис Сидорович фактически брал меня на работу, давал согласие на перевод на ВАЗ. Я даже отлично помню, где это было: на лестнице, в инженерном центре ГАЗа, между вторым и третьим этажом. Он бежал вниз, а я поднимался вверх. И там, на лестнице, мгновенно, только Поспелов мог так делать, он решил мой вопрос. В секунды!».

Нетерпение

Во всех его поступках чувствовалась бешеная поспешность жизни. Он все делал быстро: быстро ходил, быстро ездил, быстро и кратко говорил. Не переносил медлительности. Жертвой его кипучести становились и самые близкие, и вовсе случайные люди. Они, как в водоворот, попадали в его стремнину. Выскакивали из резвого потока ошалевшими, но помудревшими пловцами.

Однажды по дороге на дачу Бориса Сидоровича остановил полосатый жезл. «Подбрось до Солнечной Поляны», – попросил милиционер. «Фантомаса ловите? Садитесь!» – и Поспелов с места взял 120 км/час. После серпантина Жигулевских гор «местный Анискин» стал бледным, как одна из полосок на его дубинке. Он на ватных ногах вылез из ВАЗ-2103.

– Давно за рулем? – деликатно поинтересовался, вытирая со лба испарину, пассажир с кокардой на фуражке.

– 30 лет.

– А что у Вас под капотом?

– Ванкель.

– 140 лошадиных сил! – присвистнул милиционер.

В ответ Поспелов мгновенно перешел с первой на третью передачу и стремительно исчез из виду. Участковый с завистью посмотрел вслед темпераментной «тройке». Вот бы его «Запорожец» так бегал!

Однажды ВАЗ-2103 с РПД у Поспелова угнали: оставил у первой вставки завода, а вышел после совещания – нет автомобиля. Через месяц пропажа нашлась в одном из гаражей Тольятти. Как показало следствие, автомобилем, прицокивая языком, любовался главный Кавказский хребет. Но ротор – редкость, попасться можно в два счета. Мудрые грузины не стали рисковать:

– Быстрый, как конь, твой РПД. От ГАИ убежит, от закона – нэт.

Вор пригнал «экзотику» обратно в Тольятти, в надежде сбыть ее «на родине», но попался.

Иногда Поспеловы проводили лето на воде, жили на брандвахте ВНИИРУДа, что стояла в Портпоселке. Утром с судна уезжали на работу, а вечером возвращались в свой временный плавучий дом. В первое же утро Борис Сидорович сказал жене: «Пять минут на сборы», – и пошел к машине. Немного задержавшись, Александра Владимировна с дочерью Верой сошла с трапа и остолбенела – их никто не ждет. Муж уехал. Это теперь она, шутя, рассказывает, как карабкались на крутую гору, как добирались на троллейбусе до Центрального района. Тогда было не до смеха, но урок получили что надо!

Требовательный, он не делал скидку даже собственным делам. Разумеется, семья руководителя такого ранга не испытывала острой нужды в средствах. Но во время летних каникул одним слесарем в ремонтном цехе СКБ РПД становилось больше. Увидев перепачканного мазутом Алешу Поспелова, еще юнца, ремонтники спрашивали:

– Ты что тут делаешь?

– Слесарю. Лично заработанные деньги, сказал отец, дают хорошее представление об их ценности.

С Верой был мягче: дочь, любимица. Прозвенел последний школьный звонок, и они, уединившись вдвоем, как заговорщики, несколько дней штурмовали справочники для поступающих в вуз. Остановились на Куйбышевском государственном университете.

– Поедем, узнаем, – предложил Борис Сидорович все еще сомневающейся дочери. Когда сели в машину, спросил:

– Ты документы взяла?

– Зачем? Мы же просто на разведку, – слегка упиралась Вера.

– Возьми на всякий случай.

Вера Борисовна, инженер дирекции по информационным системам, ветеран АВТОВАЗа, мать троих детей (Алина и Илья – студенты тольяттинских вузов, старшая дочь Полина замужем и проживает в Германии), сама уже бабушка, на глазах преображается, оживает, вспоминая тот день.

– Хитрец! Назад я возвращалась абитуриенткой КГУ. Отец убедил меня в том, что лучше механико-математического факультета ничего нет. В 1975 году я защитила диплом на тему «Расчет распределения температур в элементе корпуса двигателя». В аудиторию сбежалась вся кафедра прикладной математики – редкая работа!

К загсу Вера подкатила на иномарке. А в чем, скажите на милость, должна сидеть невеста, если ее девичья фамилия «Поспелова»? Только в салоне служебной «Мазды» с двигателем Ванкеля! Другие авто – не символичны.

Мария Васильевна Исакова, много лет работавшая у Поспелова секретарем, преданная и верная его помощница, волею-неволей подстраивалась под сверхзвуковую скорость своего шефа:

– Борис Сидорович заходил в приемную и сразу, с порога, просил срочно соединить его с министром, генеральным директором, главным конструктором. Он не успевал дойти до своего стола, как нужный ему человек был на проводе. Я все номера знала наизусть. Да Борис Сидорович давно бы выгнал меня, листай я каждый раз телефонный справочник.

Николай Михайлович Будников, главный конструктор СКБ РПД, почти ежедневно общаясь с Б.С. Поспеловым в течение полутора десятка лет, не переставал удивляться его активности:

– Борис Сидорович проводил по пять-шесть совещаний в день. Коллектив СКБ РПД работал как хорошо отлаженный механизм. Поспелов часто вызывал меня. Я докладывал о делах, а он созванивался то с Пятовым из НАМИ, то с Баранником из НИИАвтоприборов, то запрашивал фирму «Мазда». Было видно, что он меня уже понял, и мысль уносила его выше, вперед. Однажды я заезжал с ним на завод. Борис Сидорович показал охраннице пропуск и, не стерпев ее неповоротливости, сбил трос на воротах и быстро проехал.

Одному конструктору, оставшемуся в Турине временно замещать Б.С. Поспелова, пришлось готовить и отправлять на ВАЗ месячный отчет о проделанной конструкторской группой работе. Добросовестно исполняя обязанности, он показал и плюсы, и минусы. Каково же было его изумление, когда через пару дней он обнаружил в столе своего предшественника отчет за тот же месяц, но составленный гладко, без сучка и задоринки. Выходит, перед отъездом в Тольятти Поспелов подстраховался – а вдруг не отпустят домой?

Хоть не уместны здесь каламбуры, и не нам осуждать этот поступок, но в самой фамилии «Поспелов» заложена суть натуры этого человека. Во-первых, не в его правилах отставать, плестись в хвосте. Поспел – значит, сделал вовремя. Во-вторых, не только он испытывал в Турине ломку от тоски по дому. Одни заливали ее вермутом и, забывшись, то соло, то хором выводили нестройными голосами: «Издалека долго течет река Волга». Другие просились хотя бы на несколько дней к родным. Так, в 1969 году зам. главного конструктора В.Б. Яковлев писал из Италии Е.А. Башинджагяну: «Уважаемый Евгений Артемович! Если будет принято решение задержать меня в Турине на длительный срок, то прошу рассмотреть возможность предоставления хотя бы кратковременного отпуска в Союз, учитывая, что я в Турине с декабря 1968 года. Я уехал, моему сыну было 2 месяца, сейчас ему 10, и сколько я его еще

не увижу, неизвестно. Если долго, то прошу предоставить возможность встречи с семьей».

Как нам не понять Пospelова с его отчетом-заготовкой? Он уже два года провел на чужбине, в разлуке с женой, детьми, пожилыми родителями...

В книге «Высокой мысли пламень» раз двадцать встречается фамилия «Пospelов», и всего один раз ее сопровождает улыбка, причем усталая. Л.И. Вихко вспоминает напряженную туринскую пору, когда технологи ВАЗа уходили из офиса на Сан-Карло в семь-восемь часов вечера, а конструкторы часто до полуночи задерживались: «Захожу как-то вечером к Пospelову Б.С., говорю, пойдем сегодня пораньше (а время 21.30). Он понял шутку, улыбнулся»¹.

В семейном архиве «улыбчивых» фотографий раз-два и обчелся. Сдержанны и его письма, открытки. Сохранилась открытка, отправленная им из Турина матери Анне Савватеевне по случаю Международного дня 8 Марта. Обычные слова поздравления. И в конце – подпись «Б. Пospelов». Не «Ваш сын», не просто «Борис», а росчерк пера, как на бланке приказа. Казалось бы, официальная подпись не выражает никакого чувства. Но сколько же в этой, пospelовской, всего – мощного, исключительного!

Опрятный, подтянутый, стремительный в движениях, многословный, он напоминал спринтера на старте. Весь его вид как бы говорил: «Не можешь бежать стометровку, не беги». И люди, окружающие его, подтягивались, старались показать лучшее время на дистанции.

Он умел держать дистанцию. Запанибратства не допускал. Один конструктор, коллега Пospelова с горьковского периода, радостно влетел в его кабинет: «Борис, послушай, тут такое дело...» – «Вы к кому пришли? К заместителю технического директора? Выйдите и обратитесь, как положено». Выставленный за дверь человек опешил, но делать нечего, повиновался. Принцип Пospelова: работа – это одно, а друзья – другое.

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, с. 40.

Мог быть резким и непреклонным. Конструктор Н.И. Савиновский вспоминал о своем прибытии на ВАЗ. Вооружившись дипломом с отличием и рекомендацией от самого Л.Д. Кальмансона, начальника КБ трансмиссии КЭО ГАЗ, где проходил преддипломную практику, он был твердо уверен, что устроится в ОГК.

«Но в заводском отделе кадров об ОГК даже разговаривать не стали – им надо было укомплектовывать основные производства. И предложили мне должность мастера в СКП. На такое я никак согласиться не мог и пошел к Поспелову. Увы, реакция оказалась совершенно не та, какую я ожидал. Прочитав рекомендацию, он небрежно отшвырнул ее в сторону:

– Кальмансон мне не указ! Вас направили в СКП, вот и работайте!

Полностью этим обескураженный, не знал, что дальше и делать. Хорошо, помогла В.П. Куйгина. Она вошла в мое положение и добилась по своим каким-то каналам, чтобы отдел кадров направил меня все же в ОГК. Самое интересное, что оформляться пришлось все равно через Поспелова, который сделал вид, что впервые видит меня. Ну да ладно, дело прошлое»¹.

Именно сделал вид. Значит, владел собой. А памятью он обладал незаурядной, умом цепким и напористостью необычайной. Словно подгоняемый невидимыми силами, он спешил, предпочитая сложные проблемы решать просто. Например, из двух принципиально возможных подходов к разработке полноприводного автомобиля «Нива» Поспелов отстаивал тот, который требовал максимальной унификации с действующим производством: приподняв над землей кузов ВАЗ-2101, «подкатить» под него дополнительный ведущий мост. Это было действительно просто и заманчиво, тем более в стране уже имелся подобный опыт – на ГАЗе и АЗЛК.

Нетерпение, жажда результата просматривались в Б.С. Поспелове всегда. Дизайнер В.П. Семушкин так описывает работу над автомобилем ВАЗ-2121 «Нива»: «Борис Сидорович

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, с. 223.

Поспелов вел с нами разговоры в основном о кузовных проблемах. Все пытался уговорить Марка Васильевича Демидовцева, нашего начальника, да убедить и нас, рядовых дизайнеров, в том, как быстренько освоить полноприводный автомобиль для сельской местности:

– Ну почему бы не взять и не вырезать из «Жигулей» полметра и сделать «Жигули» полноприводными? Зачем нужно конструировать специальный кузов?

Я как-то стал дотошно задавать ему довольно резкие вопросы (конечно, не подозревая о том, что он не маленький начальник):

– Как это вырезать? Чем вырезать? Как это сделать? Штамповать, собирать, сваривать, а потом разрезать, выкидывать полметра кузова и опять сваривать? Как сваривать – встык, внахлест? Как это сделать?

Поспелов потом, наверное, и сам разобрался и понял, что так делать невозможно. Но то, что кузов для полноприводника может быть цельноштампованным и несущим – это уже было на уровне идеи. Не утверждаю, что это была только его идея, нет. Как говорят – идея носилась в воздухе»¹.

И на посту руководителя СКБ РПД он сохранял максимальный ритм – жил на полный пульс, торопя себя, опережая других. Не исключена вероятность, что это нетерпение трагически сказалось на здоровье, приблизило его кончину. Иной раз Борис Сидорович переходил дозволенные границы техники безопасности, лез в самое пекло – в еще «теплый» движок. Экспериментальные изделия для оборонной промышленности работали на токсичном топливе, после завершения серии испытаний они должны были пройти дезактивацию.

Горные лыжи и йога, купание в Волге до заморозков и бег. Казалось бы, его здоровья могло хватить на десятерых. Но если бы чуть терпеливее он ждал результата, чуть помедленнее двигался к цели. Если бы не с такой торпедной скоростью он перемещался по этой земле...

¹ «Высокой мысли пламень», т. 1, с. 287.

Тормоза

Поспелов не переносил скабрзностей, бытового мата, никогда не рассказывал анекдотов. Однако в 1976 году конструктору А.К. Михайлову все-таки довелось услышать от Бориса Сидоровича сюжет про то, как перед одним НИИ поставили задачу: как из отходов (простите, навоза) сделать повидло. Повод для анекдота был самый подходящий – в СКБ РПД в то время активно испытывались материалы. Обнаружились дефекты в двигателе. Конструктор рьяно доказывал, что материалы тут ни при чем, не в них дело: «Голову даю на отсечение!». Борис Сидорович спокойно, по-отечески ему сказал: «Да не нужна мне твоя голова, и рука твоя тоже не нужна. Мне результат нужен». Поспелову удавалось корректно, мудро, смело, без лишних слов сказать о главном.

Совещания у технического директора Е.А. Башинджагяна напоминали ураган с терпким табачным запахом. Евгений Артемович был мастер бурно, порой непечатно, высказаться. Многие руководители его побаивались. В то время на ВАЗ поступали от Заволжского моторного завода детали. В них обнаружались отклонения в размерах. Конструктор М.А. Коржов предложил Поспелову: «Давай напильником чуть подправим». Когда Башинджагян узнал о способе устранения дефекта, он был вне себя:

– Руки бы за это оторвать! Какой умник это сделал? – метал он гром и молнии на совещании.

В кабинете технического директора наступила мертвая тишина.

– Я, – раздался вдруг твердый голос. Это был Поспелов. Он мог бы сказать: «Коржов», но взял ответственность на себя. Когда приходил домой, жена на пороге спрашивала:

– У Башинджагяна был?

– Как ты догадалась?

– Прокурен весь!

Он часто уходил в лес. Один. Поздно. Брал лыжи, переходил улицу Баныкина и оказывался в снежной, звездной тиши-

не, так необходимой после производства, механизмов, проблем. Ни души вокруг. Раз-другой встречался с лосем – сохатый из-за сосен спокойно наблюдал за полуночным лесным гостем.

Борис Сидорович никого и ничего не боялся. Часто шел на риск.

– Однажды в Турине, – рассказывала Нина Александровна Каданникова, – мы не могли попасть в номер отеля, то ли потеряли, то ли забыли взять ключи. Пока с Владимиром Васильевичем соображали, что делать, Поспелов забрался по стене на третий этаж, пролез в окно и открыл дверь. Отчаянная голова!

Как заместитель технического директора, он плотно сотрудничал с дилерами, занимался вопросами экспорта автомобилей. В Чехии произошел следующий инцидент: импортеры предъявили АВТОВАЗу претензии к качеству тормозов. Поспелов срочно вылетел в Прагу. После переговоров он на глазах у представителей фирмы сел за руль «ЛАДЫ» и, разогнавшись, резко затормозил в нескольких сантиметрах от кирпичной стены. Чехи оторопели. Крыть им было нечем – тормоза-то у «ЛАДЫ» что надо.

Единственная привилегия

Увидев в приемной раз-другой 4-летнюю Анюту, дочку Марии Васильевны Исаковой, Поспелов спросил:

– Почему она здесь находится?

– Садик нам не дают, Борис Сидорович. Ребенка некуда деть, – призналась секретарь. Девочка спряталась за стул – дядя сердитый, а через несколько дней сделала новое открытие:

– Мама! Дядя не сердитый. Он спросил, как дела и погладил меня по голове.

Места в детских садах были в 70-х годах в Тольятти острейшим дефицитом, но с помощью Бориса Сидоровича Анюта влилась в ребячью семейку «Куйбышевгидростроя».

Как-то раз из кабинета Поспелова вышел понурый работник СКБ РПД.

– Что сказал Вам Борис Сидорович по поводу квартиры? – поинтересовалась секретарь Мария Васильевна.

– Сказал, будет решать.

– Значит, будет решать. Не вешайте носа!

– Как же! Отмахнулся, как все начальники.

Через месяц сияющий новосел ворвался в приемную:

– Мария Васильевна! Вы оказались правы. Сдержал слово Поспелов! Вот они, ключи от новой квартиры!

Пригласив для работы в СКБ РПД квалифицированных специалистов военных отраслей из Куйбышева, Киева, Уфы и других городов, Б.С. Поспелов при активном содействии профсоюзного комитета и партийной организации подразделения обеспечил для них все социальные условия. За каждого своего работника, особенно молодого специалиста, он стоял горой, пробивал жилье для молодоженов. Не без гордости заявлял своему зятю Валерию Гурьянову, инженеру МСП:

– А вот у меня Неретин, твой одноклассник, квартиру уже получил!

Кто-то из коллег по Волжскому автомобильному заводу метко назвал Поспелова «зубром из беловежской пущи». За его въедливость, способность «пробить» любой вопрос. Он наседавал, говорили про него, садился на плечи, пер напролом. Слабонервным становилось неприятно, не по себе от его цепкости. Поспелов создавал мощное силовое поле, попадая в которое не все выдерживали высокого напряжения.

Поспелов властно руководил людьми. Но еще более властно идея руководила им. Он брал под козырек перед патроном по имени Автомобиль. Позднее его непосредственным шефом стал РПД – двигатель Ванкеля. Никто, разумеется, не замечал этой зависимости. Люди видели в Поспелове руководителя, начальника, человека в белой рубашке, имеющего служебный автомобиль, приличную зарплату, некие привилегии. Он же, взвалив на себя груз производственных проблем, был чернорабочим, скорее крестьянином, гнувшим спину на поле от зари до

зари, как и его предки. Сохранилась анкета 1954 года, где на вопрос, чем занимались родители до революции 1917 года, он написал – сельским хозяйством. Единственной привилегией, которой Б.С. Поспелов пользовался без удержу, была работа.

Индексация автомобилей ВАЗ

В деловой переписке руководителей нет места лишним словам. Они пишут друг другу в Турин ли, в Тольятти ли более чем кратко, полусловами, одной-двумя буквами. Недосуг выводить полностью предлог «для». «Д» – и все! Или «прошу». «Пр.» – и точка!

9 апреля 1968 года Башинджагян получает из управления проектирования автомобилей FIAT сообщение о том, что итальянцы подготовили электротехнический материал для испытаний в СССР, и поручает Поспелову, зам.главного конструктора, находящемуся там же, в Турине: «Д/срочной отправки в Союз. Д/мер. Доложите А.А. Житкову». Через дня три ответ для Тольятти готов: «ВАЗ. Главному конструктору Соловьеву В.С. Направляем Вам 10 комплектов щеткодержателей и щеток для генераторов переменного тока и 15 шт. подавительных сопротивлений для системы зажигания. 13 /IV-1968. Поспелов».

Он не умел и не любил медлить. Его реакция всегда мгновенна, действия конкретны. Так, 25 марта 1968 года господин Драги писал: «Уважаемой советской делегации. Пл. Сан-Карло, 161, Турин. К любезному вниманию Инженера Поспелова» (слово «Инженер» с большой буквы, и итальянец снайперски попал в «яблочко»). Тема послания – все та же техническая документация, на этот раз – к новому электрическому оборудованию на автомобилях. 26 марта оно было у Поспелова, который в тот же день передал информацию на ВАЗ, главному конструктору В.С. Соловьеву. В трех кратких строчках узнается почерк и стиль стремительного человека: «В.С., чертежи и это письмо получили 26/III, чертежи сумеем послать только

через неделю (такие же чертежи должен взять с собой г-н Премоли 1/IV-68 в Москву). Будем форсировать изготовление и отправку на русском языке. Поспелов. 26/III-68 г.».

Он предпочитал ясность, избегал путаницы, неразберихи, с избытком имевшихся в тандеме ВАЗ-FIAT. Чтобы вывести своих людей на «твердую дорогу», он как руководитель конструкторской группы ВАЗа в Турине взвешивает все «за» и «против» и в мае 1968 года отправляет отчаянное письмо главному конструктору Волжского автозавода В.С. Соловьеву:

«Мы получаем из Тольятти бесчисленное количество вопросов по документации, которая уже отправлена, много раз спрашивается об одном и том же, запрашивается то, что не существует или то, что никому не нужно. Мы отвечаем на все вопросы, но для ответов тратим столько времени, что, видимо, упускаем что-то основное, необходимое именно сейчас.

Имейте в виду, что здесь находятся представители от Главэлектропривода, Глававтоагрегата, представители различных заводов-поставщиков, которые тоже нас отзывают от работы своими бесконечными запросами, и думаю, что правильной будет все запросы смежников адресовать их представителям в Турине.

Не забывайте, что несколько человек конструкторов физически не в состоянии отвечать на бесконечные, зачастую ненужные вопросы. Например, 19/VI мы получили вопросы по кузову на 39 страницах. А ведь у нас даже нет конструктора-кузовщика! Думаю, что те вопросы, которые можно решить в Тольятти, необходимо их там и решать, а сюда, в Турин, сообщать о принятых решениях. В необходимых случаях нужно консультироваться по телефону – по заказу из Тольятти. Считаем, что телефонная связь налажена недостаточно, а мы тоже иногда нуждаемся в консультации по телефону.

Сейчас, после получения первых чертежей на итальянском языке на Автомобиль № 2, встала необходимость присвоения номеров деталей и составления спецификаций по ГОСТу. Нам не один раз пришлось думать об обозначении Автомобиля № 2.

ФИАТ и мы считаем, что обозначение «21011» выбрано неудачно как по существу, так и по форме.

Мы предлагаем обозначить Автомобиль № 2 индексом «2103», при этом вариант со спецдвигателем (двигатель с двумя кулачковыми валами, например) – «21031», вариант с правым управлением – «21032», вариант с правым управлением и спецдвигателем – «21033».

При этом обозначение «21011» в принятой уже документации двигателя № 2 несложно и безболезненно можно изменить на «2103».

Далее Поспелов сообщает варианты обозначения по Автомобилю № 1 (модель 2101), по автомобилю «Универсал (модель 2102)». В заключение он пишет: «Позднее, при появлении новых моделей, они будут обозначаться, по-видимому, примерно так:

2104 – Автомобиль № 3, седан, левое управление, базовый двигатель (уверен, что этот Автомобиль на ВАЗе будет. Сейчас готовится приложение к контракту по передаче ФИАТом документации на автомобиль, готовящийся взамен ФИАТ-125).

2105 – Автомобиль № 3, универсал (видимо, такой автомобиль тоже появится).

2106 – Автомобиль № 4 – микролитражка и т.д.

Сейчас мы присваиваем номера деталей шасси Автомобиля № 2, исходя из обозначения «2103».

Прошу подтвердить Ваше согласие на такое обозначение и на замену номеров на чертежах двигателя № 2 (1,45 л). Если возражений не будет, то 1-го июля чертежи с этим обозначением передаем ФИАТу для официального оформления.

Между прочим, такое обозначение предполагалось с самого начала, но когда Автомобиль № 2 стал одинаковым по базе с Автомобилем № 1, то отказались от этого (здесь, в Турине, вместе). Думаю, уверен, что сейчас надо исправить эту ошибку».

Бросается в глаза строгий стиль письма, употребление таких выражений, как «имейте в виду», «не забывайте», а также «уверен», «думаю», «считаю». И в то же время Поспелов не «якает», не ставит себе в заслугу новую индексацию. Он неоднократно говорит о том, что это коллективный труд: «нам не

один раз пришлось думать», «мы предлагаем», «здесь, в Турине, вместе». В этом видится прямая связь с групповыми снимками, где Поспелов всегда с краю. Да, он вместе со всеми, но не в центре, да, он руководитель, но не выскочка. Поспелов не из тех, кто соглашается на маленькие, эпизодические роли. Но этот скромно стоящий сбоку человек лучше других понимает: кому много дано, с того и многое спросится.

Предложения по индексации автомобилей ВАЗ получили в Тольятти горячую поддержку. Главный конструктор В.С. Соловьев был краток: «Турин. Заместителю главного конструктора ВАЗа тов. Поспелову Б.С. Мы согласны с Вашим предложением об индексации Автомобиля № 2 и его модификаций. Однако считаем целесообразным зарезервировать индекс «2104» для модели «Универсал», которая может возникнуть на базе Автомобиля № 2. Соответственно Автомобилю № 3 присвоить индекс «2105» и т.д.».

«Крик души» Поспелова из Турина был услышан. Генеральный поддержал возмущение конструкторской группы по поводу внесения изменений в конструкцию Автомобиля № 1, которым не было видно конца-края. 18 августа 1969 года В.Н. Поляков подписал приказ № 124, ставший настоящим спасением для подготовки производства на ВАЗе и заводах-поставщиках. Первый пункт приказа – самый главный: «Запретить приемку и внесение каких-либо конструктивных изменений в Турине и на ВАЗе по Автомобилю № 1 и его модификациям без санкции генерального директора завода».

При знакомстве с перепиской между Поспеловым и Поляковым, Соловьевым, Житковым, Башинджагином ощущаешь живую, горячую, оперативную связь «Турин – Тольятти». Взять, к примеру, письмо Б.С. Поспелова из Италии от 10 июня 1968 года: «...провести изменения в чертежи деталей телескопических амортизаторов». Уже 27 июня по этому вопросу на Волжском автозаводе проводится техническое совещание у главного конструктора с приглашением представителей СКБ-3 г. Минска, где принимается решение: «Изменения в чертежи будут проведены и отправлены ВАЗом до 20 июля 1968 года».

За амортизаторы и фонари, двигатели и бамперы, колеса и кузова – за все приходилось ему биться и за все отвечать, будь он в Турине или в Тольятти. По поручениям генерального директора, главного конструктора или технического директора ВАЗа он занимался размещением изготовления оборудования в Советском Союзе, странах СЭВ и на Западе. Проводил переговоры с многочисленными зарубежными фирмами по материалам для автомобилей ВАЗ. Часто в единственном лице представлял Волжский автозавод на совещаниях в Министерстве автомобильной промышленности СССР.

«По вопросу амортизаторов для автомобиля ВАЗ-2101», «По вопросу испытаний буфера хода отдачи амортизатора», «По вопросу механизма привода распределительного вала двигателей ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103», «По вопросу проектирования Инженерного центра ВАЗ», «Протоколы совещаний по качеству при заместителе технического директора Б.С. Поспелове» – на этих и других документах, в изобилии встречающихся среди архивных материалов, стоит его подпись. Они немые, но великие «понятые», дающие безупречные показания по факту масштабной деятельности Б.С. Поспелова. Он имел право на смелый голос. Представителю А/О «ФИАТ» в Тольятти господину Ненчони он открыто заявляет: «Считаем недопустимой дальнейшую задержку в передаче технической документации, так как это ведет к срыву сроков проектирования и строительства Инженерного центра ВАЗ».

Безоглядная преданность делу, беспощадность к себе и к другим объясняется тем, что Б.С. Поспелов нес персональную ответственность за принятые проекты. Например, за Проект Автомобиля № 1, поставляемого фирмой ФИАТ в соответствии с Генеральным соглашением и контрактом № 34/71002 от 17 марта 1967 года между В/О «Автопромимпорт» и фирмой ФИАТ. Задание о персональной ответственности группы руководителей, в том числе Б.С. Поспелова, 10 июня 1967 года утвердил заместитель министра автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков.

И сегодня, спустя 40 лет, техническая документация, принятая в Турине Б.С. Поспеловым, служит огромной армии ин-

женеров АВТОВАЗа. На пожелтевших чертежах, в самом углу листа, четко видна подпись «Б. Поспелов» – гарант качества и совершенства конструкторских решений.

«Роторный БАМ»

Руководитель специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД). Вряд ли случайным было это назначение. Он шел, нет, мчался, превышая скорость и обгоняя попутчиков, к новому и в стране, и в мире двигателю более 25 лет, с далекого послевоенного 1947 года, когда стал студентом Горьковского политеха. Из многих дорог юноша выбрал ту, на которой стоял указатель «Автомобиль». С тех пор этот путь манил его как никакой другой.

Почему В.Н. Поляков именно Б.С. Поспелова назначил на эту должность? По одной простой причине – другого такого человека на ВАЗе не было. Легкий на подъем, толковый, цепкий, властный, стреляный автомобильный воробей, фанатично преданный званию «Конструктор» и автозаводу, Борис Сидорович Поспелов пользовался заметным расположением генерального с давних пор, считай, с самых первых своих ролей – и как заместитель главного конструктора, и как заместитель технического директора Волжского автозавода.

Ветераны АВТОВАЗа не скрывают, что главный конструктор В.С. Соловьев часто попадал под горячую руку Полякова. Владимир Сергеевич нередко просил Поспелова быть вместо него на «суженной» дирекции. Заглянем в стенограммы совещаний. Какое пиршество взору! Каждый сидящий в кабинете В.Н. Полякова на улице Белорусской, 16 ярко, выпукло светится. Вот запись от 31 января 1970 года, обсуждается вопрос по фирме «Инноченти». Поляков – О.Г. Обловацкому: «Устройте скандал! Это неправильное положение, пусть они изменят отношение. По чертежам на конструкцию «Пионер-Трайс» – просто бомбите руководство ФИАТ!». Известно, что у начальника управления оборудования (позднее коммерческого директора АВТОВАЗа) О.Г. Обловацкого было прозвище «Бульдозер»: ради дела он умел бзить по первому классу.

Распоряжения генерального сжаты, реплики выразительны, порой уничтожающи. На заседании генеральной дирекции 14 марта 1970 года в сторону Соловьева летят обжигающие слова: «Вы не занимаете активной позиции по вопросам токсичности!». В стенограмме от 21 апреля 1970 года вновь слышится беспощадный тон Полякова: «Сборка автомобилей начата. Прежде всего нужна сопроводительная документация, а ее нет и неизвестно, когда она будет». Соловьев с места: «Будет в июле. По запчастям». Поляков: «Если Вы не способны получить документацию у нас...».

Поспелова эта чаша миновала. Как мягко, доверительно звучит фраза, оставленная Поляковым на телефонограмме от 6 ноября 1974 года, в которой сообщается о дате и времени сбора членов делегации, выезжающих в ФРГ. Генеральный пишет: «т. Поспелову. Сообщите нашим товарищам». На телефонограмме от 31 октября 1974 года рядом с пунктом № 7 (о подготовке сувениров для партнеров в ФРГ) Поляков черкнул всего два слова: «т. Поспелову. Решите».

Руку генерального, а затем министра Б.С. Поспелов чувствовал всегда. Она была символом поддержки и защиты, особо необходимой в пору становления СКБ РПД.

Идею РПД завезли на ВАЗ из Японии – с цепочки островов в Тихом океане. В марте 1974 года группа специалистов во главе с В.Н. Поляковым нанесла визит империи Восходящего солнца. Тольятти также представляли Н.М. Головкин, М.А. Коржов, Москву – заместитель заведующего отделом машиностроения ЦК КПСС А.И. Вольский, автор книги «Автомобильные роторно-поршневые двигатели» С.Б. Чистозвонов и др. До сегодняшнего дня дошла легенда о том, как уже в самолете, поднявшемся над аэропортом Нарита, Поляков дал своим задание: «Нам лететь да лететь. Пишите отчет, пока свежи впечатления». Приземлившись в Шереметьево, генеральный напомнил вазовцам: «Сдадите отчет – уедете в Тольятти». Рассказывали, что Виктор Николаевич даже закрыл их в отдельной комнате, оставив минимум еды. Михаил Алексеевич Коржов наполовину подтвердил «легенду»: «Да, мы сдела-

ли отчет сразу в Москве, но не в изоляторе, а на квартире у Чистозвонова».

Они побывали на автомобильных комплексах Тоё Когио Ко, Тоёта Мотор Ко, Ниссан Мотор Ко и др. Фирма Тоё Когио (позднее фирма «Мазда»), крупнейший в мире изготовитель РПД типа «Ванкель», выпустила в 1974 году около 200 тысяч автомобилей с РПД при производительности 500 тысяч автомобилей в год. Это впечатляло. В техническом отчете, представленном 19 апреля 1974 года на заседании коллегии Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике, подчеркиваются очевидные преимущества РПД: меньшие на 25-30% габариты и вес, меньшее число деталей, меньшая шумность, отличные динамические характеристики. Правда, есть оговорка, что в настоящее время РПД имеют на 10% больший расход топлива в сравнении с поршневыми двигателями, но есть основания полагать, что этот недостаток может быть уменьшен, и РПД найдут широкое применение в автомобильной технике 80-х годов. Так думали в 1974 году и в правительстве, и в министерстве, мечтая создать в СССР производство РПД в объеме 100 тысяч штук в год на базе Волжского автомобильного завода. Сердца системы «РПД» должны были стучать в «Жигулях», «Волгах», «Москвичах», УАЗах.

Именно в то время, когда весь автомобильный мир охладел к ротору, когда свернули работы по этой тематике многие фирмы Америки и Европы, советское правительство приняло решение о производстве РПД. В документах коллегии Государственного комитета по науке и технике особо подчеркивается: «Учитывая сложившуюся в настоящее время обстановку, при которой, наряду с плотной защитой РПД патентами, внимание ведущих автомобильных фирм к РПД временно ослаблено, представляется целесообразным создание в СССР производства роторно-поршневых двигателей...».

Вслед за приказом министра автомобильной промышленности СССР № 228 от 23 ноября 1973 года «О развитии и ускорении работ по созданию роторно-поршневых двигателей для автомобилей и мотоциклов» вышел приказ первого генерального

директора ВАЗа от 18 апреля 1974 года: «Создать на Волжском объединении по производству легковых автомобилей (без включения в штаты Волжского автомобильного завода) специальное конструкторское бюро по роторно-поршневым двигателям».

За РПД прочно закрепилось определение – самая значительная альтернатива ДВС. Классический, поршневой двигатель внутреннего сгорания припеваючи жил сто лет (и здравствует поныне), а роторный рядом с ним выглядел подростком – с ломающимся голосом и юношеским максимализмом. С набором плюсов и минусов он Пospelову и достался.

Не иначе как штурмом пошли на РПД на ВАЗе. Б.С. Пospelов при поддержке В.Н. Полякова сумел подмять под проблему нового двигателя всю страну. На покупку лицензии денег не нашлось, поэтому и оборудование, и комплектующие для ротора изготавливали, как говорится, всем миром. Около 80 позиций – от шестерни ротора до разливочного ковша на 200 кг чугуна, от крышки статора до эксцентрикового вала – размещалось в производствах Волжского автозавода, в КВЦ, МтП, ПГС, УПО. Свыше 30 деталей предстояло освоить в ПрП, МСП, МтП. Более 25 комплектующих деталей для односекционного РПД ВАЗ-311 должны были поставлять такие предприятия, как АТЭ-2 – г. Москва; ЭЗАЭС – г. Энгельс; КЗАТЭ – г. Куйбышев; КПКЗ – г. Каменец-Подольский; «Автоприбор» – г. Владимир; АТО – г. Ставрово; ЛенКарз – г. Ленинград; РТИ – г. Балаково, РТИ – г. Лисичанск; АТИ – г. Волжск; АТИ – г. Ярославль.

Вместе с главным инженером СКБ РПД А.М. Карпушкиным Борис Сидорович подготовил заявку в управление оборудования на закупку станков и приборов в странах-членах СЭВ. В заявке значились фирмы «ВМВ», «Фойтрон» и «САК» – Германия; «Тесла», «Шкода» и «ТОС» – Чехия; «Миркез» – Венгрия. Приборы также должны были поставлять города Новосибирск, Москва – завод «Контрольприбор», Ленинград – завод «ЛЮМО», Таганрог – завод «Вибратор», Запорожье – опытный завод, Чебоксары – завод измерительных электро-

приборов, а также Иваново-Франковск, Азов – всего более полутора десятка больших и малых городов Советского Союза.

К опытно-конструкторским работам подключались объединение «Авто-Москвич», Запорожский автомобильный завод «Коммунар». Были задействованы научно-исследовательский институт автотракторных материалов (НИИАТМ), научно-исследовательский и экспериментальный институт автомобильного электрооборудования и автоприборов (НИИавтоприбор), научно-исследовательский институт информации автомобильной промышленности (НИИНавтопром). Готовился проект координационного плана работ по РПД на 1975-1980 годы для того, чтобы представить его в Государственный комитет Совета Министров СССР по науке и технике. Цель плана – привлечение к новой тематике НИИ и предприятий других министерств и ведомств.

Это было похоже на роторную революцию в нашей стране, на «роторный БАМ». Б.С. Поспелов, при вдохновляющей поддержке министра (в 1975 году В.Н. Поляков возглавил Министерство автомобильной промышленности), прорубал среди отечественных моторостроителей свою просеку, прокладывал свой магистральный путь к автомобилю. Любопытно, что строительство Байкало-Амурской магистрали и создание СКБ РПД совпали во времени – 1974 год. Тема роторно-поршневого двигателя не сходилась с повестки дня в министерстве. Протоколы совещаний 1977 года поражают: № 71 от 14 февраля, № 259 от 19 июля, № 285 от 24 августа, № 315 от 22 сентября, № 352 от 4 ноября, № 400 от 30 ноября. Через эти документы словно открылось сквозное движение для экспресса под названием «Ротор». То сам министр Поляков, то его заместитель Башинджагян наперебой «повышали напряжение» на искровых свечах РПД, подбадривали Поспелова, тормозили министерства и ведомства. Включала на отраслевом семафоре зеленый свет и Коллегия, где Борис Сидорович регулярно сообщал о результатах работы СКБ РПД. Наконец, приказом министра № 74 от 7 декабря 1977 года «Об организации опытно-промышленного производства автомобилей с роторно-поршневыми

двигателями на Волжском автозаводе» устанавливался срок выпуска первых автомобилей ВАЗ с РПД – III квартал 1978 года.

И они появились, первые товарные автомобили с РПД! В конце 1978 года.

Генеральный директор Волжского автозавода А.А. Житков докладывал министру автомобильной промышленности В.Н. Полякову: «В течение 1978 года проведены доводочные работы и испытания роторных двигателей, разработана технология их изготовления на опытной базе, проведены междо-ведомственные испытания автомобилей ВАЗ-21011 с РПД (модель 21018) и получена рекомендация для установки РПД на опытно-промышленную партию автомобилей. В IV кварта-ле 1978 года как сверхплановая изготовлена первая партия то-варных автомобилей в количестве 51 штуки.

По решению Совета Министров СССР, автомобили с РПД разрешено продавать работникам ВАЗа, а также в ГАИ МВД СССР для опытной эксплуатации. В 1979 году намечено изго-товить 260 автомобилей с РПД ВАЗ-21018».

На докладной записке министру стояла виза Б.С. Поспе-лова.

Взлеты и падения

Эйфория длилась недолго. Да и была ли она? Вдруг показа-ла гримасу одна из главных стратегических ошибок в плани-ровании разработок: за базовую конструкцию был принят односекционный двигатель (модель 311) мощностью 70 л.с. Бо-лее того, этот еще «сырой» движок поторопились поставить на серийные автомобили. Вот этапы этого поспешного процесса: собирали РПД на сборочных участках в УГК, затем отправля-ли на главный конвейер, где «отлавливали» предназначенные для РПД «копейки» (ВАЗ-21018), устанавливали двигатель, зачастую вручную сталкивали машины с подвески, так как многие из них не заводились, и на специальном участке устра-няли дефекты. В день удавалось собрать 20-25 автомобилей с РПД. Новый двигатель пытались приспособить к автомобилям

для подразделений ГАИ. Результат оказался плачевным. Зачастили отказы в работе ротора уже на ранней стадии эксплуатации. Автолюбители стали жаловаться на недоработку конструкции. Возмущение владельцев автомобилей с РПД докатилось до ЦК КПСС.

В начале 1980-х годов положение коллектива СКБ РПД резко осложнилось: финансирование сократилось, наполовину были урезаны штаты, из 650 человек осталось 340. Наступил период выживания. Б.С. Поспелов приложил невероятные усилия, чтобы сохранить роторную тематику и минимальный коллектив. Все силы специалистов были брошены на разработку двухсекционного роторно-поршневого двигателя. Поспелов верил, что у этой схемы РПД солидные преимущества перед поршневым двигателем. В короткие сроки (1982-1983 гг.) удалось создать модификации автомобилей ВАЗ-21011 и ВАЗ-21059 с двухсекционными РПД: ВАЗ-411 мощностью 120 л.с. и ВАЗ-413 мощностью 140 л.с. Они обладали великолепными качествами. У коллектива появилась уверенность в своих силах, особенно при поддержке спецслужб, которым, как воздух, нужны были «быстрые ноги». Конструкторы получили «добро» от руководства МВД, ГАИ, КГБ.

В 1984-1986 годах СКБ РПД уверенно оснащало роторными двигателями ГАЗ, АЗЛК, ЗАЗ, ЛуАЗ, ЗИЛ, РАФ, пробовало себя в разработках двигателя для самых тяжелых мотоциклов, судов, спецтранспорта. Результаты окрылили специалистов СКБ РПД. Успехи по спецтехнике позволили Б.С. Поспелову выйти на подготовку Постановления ЦК КПСС и Совмина о государственной поддержке роторно-поршневой тематики и создании на базе Волжского автозавода самостоятельной организации – Всесоюзного центра по РПД. Но этому не суждено было сбыться. В политической и экономической жизни страны пошли сбои. Тяжело заболел Борис Сидорович Поспелов. В январе 1988 года он умер.

В день, когда боль стала невыносимой, он вызвал к себе главного конструктора СКБ РПД Н.М. Будникова:

– Держись за Пятова, – сказал Борис Сидорович и медленно вышел из кабинета. Впервые его видели таким коллеги.

Не за генерального, не за технического директора, не за главного конструктора АВТОВАЗа советовал держаться руководитель СКБ РПД, а за человека, который был далеко от него, за тысячу километров, но, видимо, ближе всех к нему по духу. Иван Соломонович Пятов руководил специальным бюро РПД в НАМИ (г. Москва), слыл энтузиастом роторной темы.

Какое глобальное одиночество обнажают эти последние слова напутствия. Не потому ли одинок, что был невероятно силен? В газетных и журнальных публикациях, на сайтах в Интернете встречаются «невырубленные топором» строки о предвзятом отношении руководства АВТОВАЗа к роторной тематике. Некоторые менеджеры уподоблялись Генри Форду II, который не делал секрета из своего неприятия РПД: «Они плохие, они мне не нравятся. Пока я здесь, компания «Ford» не будет производить автомобили с двигателем Ванкеля». Кто-то из первых лиц мог небрежно бросить: «И что Поспелов вцепился в автомобильные РПД? Пусть делает моторы для лодок, тогда я его поддержу». Другой ни разу не заглянул на производственные участки в отраслевом учебном центра ВАЗа: «Мне это неинтересно».

Известно, что в СКБ РПД за 14 лет сменилось четыре главных конструктора! Михаил Алексеевич Коржов работал с 1974 по 1979 гг., Борис Петрович Рудой с 1979 по 1982 гг., Валерий Павлович Дагаев и года не продержался – с февраля по декабрь 1984 г., после него целых три года должность главного конструктора СКБ РПД оставалась вакантной. Исполнял эти обязанности начальник отдела проектирования двигателей Николай Михайлович Будников, с 1987 по 2004 гг. он был последним главным конструктором СКБ РПД. Практически, до выхода приказа № 342 президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ» в связи с прекращением исследовательских и опытно-конструкторских работ по роторно-поршневым двигателям.

Что же мешало им удержаться? Сомнения в основах собственной работы? Невыносимый груз ответственности? Проблемы в двигателе, которые оставляли ему мало шансов на существование? Или же, главным конструктором СКБ РПД следовало быть самому Б.С. Поспелову, подобно Н.Д. Кузнецову, кото-

рый был генеральным конструктором – начальником КБ авиационных двигателей? Но Поспелов не двигателист. Его еще на ГАЗе называли виртуозом по автоматическим коробкам перемены передач. Не эта ли «маленькая разница» между РПД и АКПП тормозила движение вперед? Не отсутствие ли собственных глубоких роторных исследований закрывало АВТОВАЗу горизонты? Да и было ли у Поспелова время на научные поиски? Вопросов много. Не все сложилось так, как задумывалось.

Ральф Сарич

Июньским утром 1977 года на перрон Сызранского вокзала с поезда № 10 «Москва-Куйбышев» сошел человек, для которого Волжский автозавод представлял несомненный интерес. Этот был Ральф Сарич из Австралии, президент фирмы «Орбиталь Энджин Компани». О нем, изобретателе орбитального двигателя, говорил весь технический мир. Информационный бум не прошел мимо конструкторов ВАЗа. Теперь у них появилась возможность увидеть новое чудо XX века. Сарич, совершая круиз по странам Европы, Азии и Америки, возил образец двигателя с собой. Частично этот круиз проходил по морю, частично по суше, но отнюдь не походил на увеселительную прогулку. Изобретатель из Австралии искал по миру компаньонов для совместного производства его детища.

– Волжский автозавод может стать нашим достойным партнером, – делился Сарич своими соображениями с коллегами, финансовым директором фирмы Уордом и инженером Эллингем, разделяющими с президентом тяготы кругосветного путешествия.

– Поживем – увидим, как говорят русские, – сдержанно отозвался предусмотрительный Уорд.

Встреча с Саричем состоялась в интерклубе Волжского автозавода. В списке приглашенных, строго согласованном с УЭиВС (управление по экспорту и внешним связям), значились: зам. главного конструктора А.М. Черный, начальник КБ двигателей В.И. Яковенко, начальник отдела двигателей Ю.Н. Шишкин, начальник КБ компоновки П.М. Прусов,

главный конструктор СКБ РПД М.А. Коржов, начальник бюро СКБ РПД Н.М. Будников. За столом переговоров сидели также технический директор М.Н. Фаршатов и зам. технического директора, начальник СКБ РПД Б.С. Поспелов.

– Забудьте о том, что писала пресса, – обратился к специалистам ВАЗа Ральф Сарич. – Послушайте нас. Разумеется, в нашей конструкции есть и плюсы, и минусы...

С помощью Эллинга и Уорда изобретатель продемонстрировал принцип действия орбитального двигателя, показал цветной фильм. При разработке Сарич основное внимание уделил уменьшению скорости и трения отдельных элементов мотора. Чтобы справиться с этой задачей, он использовал для основной детали двигателя – поршня – плоско-параллельное движение, названное им орбитальным. Вазовцы оживились, увидев кадры с двигателем для автомобиля, у которого две трети подкапотного пространства оставались пустыми.

– Преимущества орбитального по весу и габаритам очевидны, – заметил Поспелов, – а каков уровень расхода топлива?

– Назовите предельные нормы содержания токсичных компонентов в отработавших газах?

– Какие работы ведутся над улучшением конструкции?

Град вопросов посыпался на докладчика. Сарич заверил советских специалистов, что резервы для улучшения его конструкции не исчерпаны.

По просьбе М.Н. Фаршатова изобретатель представил сравнительные таблицы параметров своего двигателя и двигателя Ванкеля, которые были размножены и переданы А.А. Житкову, М.Н. Фаршатову, Г.К. Мирзоеву и Б.С. Поспелову.

– Здорово, когда двигатели выходят из чертежей и воплощаются в металл, – размышлял вслух Борис Сидорович, выходя с двигателями СКБ РПД из здания интерклуба. – Как это подстегивает наше воображение! Стоит, стоит заниматься роторными, вопреки спорам и разочарованиям!

На следующий день, после знакомства с автомобильным заводом и новым городом, зарубежные гости поспешили в аэропорт Курумоч. Серебристый лайнер унес их в столицу Грузии. Новая цель Сарича – Кутаисский автомобильный завод.

Рано!

14 ноября 1977 года в Тольятти прибыла делегация фирмы «Ситроен». Ее возглавлял главный конструктор по РПД господин Нугару. Французы провели здесь три дня. Цель визита – сотрудничать с АВТОВАЗОм в области производства роторно-поршневых двигателей. В аэропорту гостей встретили главный конструктор СКБ РПД М.А. Коржов и технический помощник начальника СКБ РПД В.А. Тульговец. Борис Сидорович Пospelов уделил потенциальным партнерам максимальное внимание. Они побывали в кузнице, чугунолитейном комплексе, прессовом производстве, в КВЦ, СКП, прошлись по цехам СКБ РПД, познакомились с образцами двигателей, провели опробование четырех автомобилей ВАЗ с РПД на треке и на шоссе.

В кабинете Б.С. Пospelова в 51-м корпусе УГК состоялась содержательная беседа.

– Фирма «Ситроен» считает, – сказал господин Нугару, – что в одиночку продолжать работу над РПД трудно, тем более что технический мир относится к нему с прохладцей. Мы видим в вашем предприятии союзника.

– Что вы скажете об испытаниях автомобилей на треке и на шоссе? – спросил Пospelов.

– О! Я восхищен результатами! – загорелся француз. – Мы предлагаем в совместном двигателе использовать компоновку двигателя ВАЗа и размерность двигателя «Ситроен», систему впуска типа «Ситроен» и систему зажигания ВАЗа.

Главный конструктор М.А. Коржов понял идею главного конструктора Нугару:

– Это позволит создать гамму двигателей от 90 до 180 л.с.

– Если сотрудничать, то исключительно на равноправной основе, а также надо обмениваться результатами испытаний, проводить опытно-конструкторские и исследовательские работы, – заключил Пospelов.

Вечером, за ужином в ресторане гостиницы «Волга», разговор продолжился.

– Вот бы испытать новые французские РПД на автомобилях ВАЗ в условиях Союза, – мечтали специалисты ВАЗа.

– Хотелось бы принять практическое участие в работах по РПД на АВТОВАЗе, – вторили им гости.

Поспелов видел в «Ситроене» сильного партнера: завод «Комотор», построенный совместно с фирмой «Ауди», уже выпускал автомобиль с двухсекционным РПД. Но он учитывал и негативную позицию «Ситроена», утверждавшего, что на базе РПД невозможно сделать дизель.

– И все же совместные действия необходимы, – заключил Борис Сидорович. – За ротор!

Тост дружно поддержали.

Не все из намеченного удалось сбыться, хотя пункты протокола о намерениях были хороши собой, в особенности шестой, последний: «Считать возможной конечной целью совместное производство роторных двигателей (в Советском Союзе) и согласованный сбыт двигателей и автомобилей с этими двигателями с учетом торгово-кооперационной политики сторон». На пункте-красавце стоял приговор – крупное, высотой на все четыре строчки, краткое слово «РАНО!». Неизвестно, кто его автор, ксерокопия не передает цвета чернил. Кроме Б.С. Поспелова распоряжение подписали начальник управления внешних сношений Минавтопрома Б.В. Новиков, и.о. технического директора АВТОВАЗа Б.Г. Карнаухов. Утвердил «бумагу» Е.А. Башинджагян.

Письмо в «Труд»

Девятый вал писем с жалобами обрушился на ВАЗ в 1980-е годы. Хор возмущенных голосов требовал заменить автомобили с РПД на автомобили с серийными поршневыми двигателями. Образцом недовольного эпистолярного жанра служит коллективное письмо работников Волжского автозавода (14 подписей) в мае 1981 года в редакцию центральной общеполитической газеты «Труд», которое передали под контроль ЦК КПСС. Авторы сообщали органу ВЦСПС о том, что в декабре 1979 го-

да по распоряжению администрации завода в качестве поощрения за долголетний труд им были проданы автомобили ВАЗ-21018 с роторно-поршневым двигателем. Не прошло и года, как автовладельцы сделали печальный вывод: «В процессе эксплуатации выяснилось, что автомобиль с РПД конструктивно и технически не доработан. Дальнейшая эксплуатация его затруднена по ряду систематически повторяющихся дефектов». Первым шагом рабочих было письмо к генеральному директору ВАЗа А.А. Житкову в октябре 1980 года – ответа не последовало. Вторым – письмо к секретарю парткома И.Л. Рымкевичу в ноябре 1980 года. В ответ – тишина. И вот третья попытка трудящихся. 16 марта 1981 года они вновь стучатся в двери с табличкой «Генеральный директор» – пишут письмо: «Мы потеряли веру в надежность автомобиля, т.к. не знаем, где, на каком километре он нам откажет». Житков, наконец-то, проводит с ними встречу, а на их послании оставляет резолюцию: «Поспелову Б.С. Решите вопрос по обеспечению надежности автомобилей. Доложите результат 29 марта. Житков. 24 марта 1981 года».

За пять дней? Результат? Нетрудно представить, что творилось в душе Поспелова.

Тем временем конверт с почтовым штемпелем «Тольятти» достиг Москвы. 11 мая 1981 года с письмом ознакомился заместитель заведующего отделом машиностроения ЦК КПСС А.И. Вольский и поручил заместителю министра автомобильной промышленности Е.А. Башинджагяну: «О результатах рассмотрения коллективного письма просим сообщить ЦК КПСС и авторам». На следующий же день зам. министра энергично пишет в московскую дирекцию ВАЗа Н.И. Летчфорду: «Мне нужен ответ завода до 1 июня 1981 года. Не позднее!! Башинджагян. 12 мая 1981 года».

Внес свою протокольную лепту в этот роторно-поршневой процесс и городской комитет партии. 15 июня 1981 года из тольяттинского горкома КПСС на имя первого заместителя генерального директора ВАЗа пришло письмо: «Тов. Исакову В.И. Прошу Вас лично рассмотреть данный вопрос. Мне кажется,

что страдает престиж завода у своих же заводчан. Примите решение и проинформируйте РК КПСС и заявителей до 20 июня 1981 года».

Неудачи как из рога изобилия посыпались на СКБ РПД. Изготовленная на ВАЗе и реализованная первая партия автомобилей ВАЗ-21018 с роторно-поршневыми двигателями в количестве 230 штук (в том числе 50 автомобилей индивидуальным владельцам) явилась красной тряпкой для противников РПД, каких было немало в высоких кабинетах.

Сила Б.С. Пospelова как конструктора, инженера, руководителя особо проявляется в той работе, которая кажется слабой, провальной. Смелость, решительность не покидали руководителя СКБ РПД ни на минуту. Упорство снова и снова приходило к Пospelову, когда другие отступали, сдавались, трусили или не верили в успех дела. Боевые перчатки – его невидимые доспехи. Борьба с недоверием, биться за качество продукции – для всего этого требуется твердая рука, точный удар. И он вгрызается в работу по усовершенствованию РПД, по реализации приказа № 292 от 30.12.1980 года «О мерах по улучшению технического обслуживания автомобилей ВАЗ-21018 с РПД в опытной эксплуатации». На площадях САЦ г. Тольятти организывает отдельный участок для обслуживания и ремонта автомобилей с РПД, на САЦ г. Чехова создает постоянно действующую группу специалистов СКБ РПД, на другие СТО оперативно направляет выездные бригады. Дает предложения на закупку отдельных изделий и материалов по импорту. Размещает изготовление карбюраторов «ОЗОН» для РПД на ДААЗе. И анализирует, дорабатывает, совершенствует вазовский РПД.

– Не справился, – констатировал из Москвы В.Н. Поляков.

– Пока не справился, – отвечал из Тольятти Б.С. Пospelов.

Если бы в жизни Б.С. Пospelова не было РПД, его бы следовало выдумать. Лучшего сюжета для раскрытия характера не найти. Не питая иллюзий, не ведая страха, не зная растерянности и сомнений, он делал все, чтобы этот двигатель вращался!

Старт ротора на «вазовском стадионе» был феноменальным. Уже в 1977 году, всего через три года после создания СКБ РПД, пробег автомобилей ВАЗ-2101 с односекционным РПД ВАЗ-311 составил свыше 450 тысяч километров – выходит, роторные «копейки» более 10 раз обогнули земной шар по экватору!

К этому времени энергично вращались односекционники – 73 штуки ВАЗ-311 и 11 штук ВАЗ-211, а 32 автомобиля с двигателем ВАЗ-311 пылили по испытательным маршрутам.

Продолжалась доводка 2-секционного РПД ВАЗ-411 для автомобиля ВАЗ-2103 и 2-секционного РПД ВАЗ-413 для автомобиля ГАЗ-24. Форкамерный двигатель ВАЗ-Э312 и двигатель с расслоением заряда ВАЗ-311П показывали индикаторный КПД на уровне современных дизельных двигателей. Двигатель РПД 13В с антиоксичной системой приводил в движение «Волгу» с московскими номерами – ГАЗ-24 испытывался на улицах столицы с интенсивным движением.

При Борисе Сидоровиче Поспелове были достигнуты высокие результаты по ресурсу и расходу масла, о чем свидетельствует технический отчет № Р-1095 СКБ от 07.12.1990 г. В нем приведены результаты эксплуатационных испытаний РПД ВАЗ-413 в составе автомобиля ГАЗ-24-10 в период с 1986 по 1989 гг.:

- пробег 209 тыс. км (без ремонта);
- средний расход топлива 13,6 л/100 км;
- средний расход масла 15 г/100 км.

Главный конструктор СКБ РПД М.А. Коржов вспоминал:

– Автомобили с ротором эксплуатировались максимально, испытателями становились все – от самого Поспелова до рядовых водителей. Я каждое утро ехал из Центрального района на завод через с. Ягодное и возвращался с работы домой также окружным путем.

Подсчитано, что в СКБ РПД создано столько модификаций «ротора», что его 100-летний родственник «поршень» выглядит более чем скромно, не то, чтобы совсем без потомства, но молодой РПД по части наследников «дедушку» обогнал.

(См. таблицу «Роторно-поршневые двигатели, разработанные в СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ» за период 1975– 2001 гг.», стр. 122-123).

Ванкель и Ямамото

Поспелов искал единомышленников по всему миру. Он хотел, чтобы специалисты его небольшого, по современным меркам, коллектива стали подлинными наследниками идеи немецкого изобретателя Феликса Ванкеля. Борис Сидорович встречался с могучим стариком не раз, сам ездил в Германию, а через некоторое время «отец ротора» посетил ВАЗ. Беседа проходила в конференц-зале инженерного центра (в старом здании УГК). Ванкель развернул на столах огромные чертежи – он привез вариант роторного двигателя, который показывал еще в 1940-х годах Гитлеру, уговаривая фюрера на финансирование проекта.

– Я сидел рядом с Ванкелем, – вспоминал Н.М. Будников, – во время разговора он что-то чертил. Я долго хранил этот листок – рука гения! К сожалению, рисунок затерялся. Гость провел несколько часов на ВАЗе, познакомился с разработками СКБ РПД и сказал: «Конструкция РПД ВАЗа – лучшая из тех, какие я видел». Понятно, что этот комплимент можно отнести к дипломатическому этикету. Его изобретение показалось нам сложным и сомнительным, и ВАЗ Ванкеля не поддержал.

– Тогда он попросил о встрече с Поляковым, – дополнил рассказ об изобретателе В.В. Фролов, испытатель ВАЗа, который встречал уникального визитера в аэропорту Курумоч на роторной «Волге». – Ванкеля сопроводили в столицу. Министр также отказал ему в поддержке. Тот взвинтился: «Везите меня в Шереметьево. Я покидаю Россию!» – «Завтра отвезем». – «Нет, везите сейчас!» И улетел в тот же день из Москвы.

Показывая Ванкелю «свое хозяйство» – производственные участки СКБ РПД, Поспелов успел задать гостю важный для себя вопрос:

– Что Вы сделали с залом на конференции немецких конструкторов в Мюнхене? Как Вам удалось аудиторию, набитую скептиками, превратить в горячих поклонников роторного двигателя?

Феликс Ванкель, прекрасный оратор, улыбнулся:

– Дословно не помню. Это же было 20 лет назад, в 1960 году. Я убедил коллег в том, что к ротору надо больше прилагать усилий и не жалеть для него средств.

– Это актуально и сегодня: не жалеть ни средств, ни усилий, – согласился Пospelов.

– Не хотите промчаться по треку на «ЛАДЕ» с РПД?

– У меня нет водительских прав.

О том, что Ванкель не получил высшего образования (его отчислили за неуспеваемость), знали, но чтобы он не умел водить автомобиль! Зато у него была степень доктора в Мюнхенском техническом институте и государственная премия. Позднее, в 1987 году Феликс Ванкель стал профессором. Все состояние, которое он сколотил с помощью своего любимого детища, благодаря своей единственной любви, изобретатель завещал комитету по защите животных.

Бесспорно, мышление Ванкеля – мышление свободного изобретателя прошлого столетия. Вдруг и XXI веку повезет: на наших глазах именно любитель, а не профессионал, с головой бросится в гущу проблем, связанных с роторно-поршневыми двигателями. Вынырнет такой пловец-недоучка из пучины и, судорожно хватая ртом воздух, крикнет нам: «Нашел!». Вот и Андрей Битов в своем эссе «Птицы, или Новые сведения о человеке» утверждает, что «возможность произнести что-нибудь новенькое исключает квалификацию, она сродни невежеству».

Б.С. Пospelов ушел из жизни в один год с Феликсом Ванкелем. Последнему было 86 лет, Борису Сидоровичу – 58. Пospelов скончался в Кремлевской больнице в Кунцево 16 января 1988 года – лимфосаркома не отступила даже перед мощнейшими японскими и германскими препаратами. Как врач Александра Владимировна все понимала, но надеялась до последнего часа. До последнего часа она находилась рядом с мужем в больничной палате. Его тело доставили в Тольятти

самолетом. 20 января родные, друзья и коллеги пришли попрощаться с ним на улицу Баныкина, 6. В эту пятиэтажку в 1968 году Борис Сидорович привез из Горького свою семью, здесь до сих пор живет Александра Владимировна. Свирепый январский мороз не остановил гигантское людское море, переполнившее двор, захлестнувшее все проезды и проходы. Борис Сидорович похоронен на Баныкинском кладбище. К крестам вплотную подступает лес, который много лет принимал его, бегущего на лыжах с румянцем на всю щеку. Глыба с неровными, шероховатыми краями – точная копия его характера. Вдова долго искала камень для надгробия, пока не увидела в речном порту Комсомольского района гранитную плиту, привезенную из Карелии. На нее долго не находилось заказчиков. «Беру! – мгновенно решила Александра Владимировна. – Это же он, Борис: упрямый, с острыми углами». Сама Анна Савватеевна порой вздыхала: «Характер-то у младшенького сучковатый».

Во всем Союзе Поспелов был, пожалуй, одним из самых преданных творению гения из г. Линдау, хотя ему и не пришлось воспользоваться наработками господина Ванкеля: денег на покупку лицензии или патента ему не дали. Практически из ничего в СКБ РПД сделали пригодный для промышленного использования мотор.

Разрывая кольцо блокады недоверия и скептицизма, изучая опыт производства роторных двигателей, Б.С. Поспелов дотянулся до Японии. Он посетил «Мазду» – единственного на сегодняшний день производителя автомобилей с роторно-поршневыми двигателями. Руководитель фирмы господин Ямамото был ровесником Поспелова, он родился в 1922 году в Хиросиме, окончил Токийский университет, и его мышление вызывало у Бориса Сидоровича симпатию. Верится, что они беседовали по душам, искренне. «Японский Ванкель» Ямамото, оценивая пройденный путь, говорил конструктору из России, как и многим другим:

– Неважно, насколько инновационным может оказаться изобретение; не бывает изобретений, абсолютно идеальных с самого начала. Мы поняли, что без энтузиазма и бесконечной

преданности своему делу мы никогда бы не справились с этими, казалось бы, неразрешимыми проблемами. Мы направили все усилия на то, чтобы не предать забвению превосходное изобретение, не дать пропасть этой технологии.

Наверняка, книгу «Rotary Engine» («Роторный двигатель»), которая находится в домашней библиотеке семьи Поспеловых, Борис Сидорович получил из рук самого автора, господина Ямамото.

На крыло!

В 1988 году на общем собрании коллектива руководителем СКБ РПД был избран Владимир Андреевич Шнякин, до прихода на АВТОВАЗ работавший в КБ Н.Д. Кузнецова, г. Самара. С 1990 года основная работа по роторно-поршневым двигателям велась по авиационной тематике. Этому предшествовали переговоры между главным конструктором вертолетного КБ имени М.Л. Миля А.Н. Ивановым и директором НТЦ ОАО «АВТОВАЗ» В.В. Каданниковым.

– Это как раз то, чем вы должны заниматься, – сказал Владимир Васильевич специалистам СКБ РПД на этой встрече.

В апреле 1990 года был подписан договор с КБ им. Миля на разработку авиационного двигателя мощностью 270 л.с. для четырехместного вертолета МИ-34 ВАЗ с финансированием проекта из госбюджета.

Работы по автомобилям с РПД продолжались. Собирались автомобили для спецслужб, проводилась доводка и модернизация двигателя. В 1992 году появился первый РПД для переднеприводных моделей (ВАЗ-415), после трех лет доводки он стал базовым двигателем автомобильного направления. Но главный упор все же делался на создание авиационного двигателя, работу с авиационными институтами, конструкторскими бюро, серийными заводами, на освоение специфики авиационного двигателестроения.

– Почему авиация? – переспрашивает В.А. Шнякин и отвечает на логичный вопрос. – Проблема выживания оставалась

для СКБ РПД чрезвычайно острой. Рассчитывать на государственную поддержку развития роторно-поршневой технологии через создание Всесоюзного научно-технического центра в то время уже было нельзя. Требовалось искать серьезные оплачиваемые заказы. Да и специалисты сходились на том, что с учетом своей специфики РПД лучшим образом проявит себя на изделиях, работающих винтом (самолет, вертолет, лодочный мотор и т.д.).

В 1996 году по результатам работы комиссии авиационного Регистра и Рособоронпрома ОАО «АВТОВАЗ» получил Сертификат № 40 разработчика авиационных двигателей и приступил к сертификации двигателей ВАЗ-416, ВАЗ-426. Проект авиационных вазовских двигателей представлял интерес тем, что вобрал в себя все лучшее, что было достигнуто на то время в автомобильном и авиационном двигателестроении. Параллельно с сертификацией двигателей шло создание самолетов и вертолетов с РПД. Так, с самарским КБ «АЭРОВОЛГА» были разработаны, построены и прошли летные испытания шестиместные самолеты-амфибии Л-6М, на Казанском вертолетном заводе – опытные образцы четырехместного вертолета «АК-ТАЙ».

Совершенно ясно, взлеты и падения, эти две сестры РПД – чудесного творения технической мысли – будут сопровождать его еще долго, так же как не иссякнет творческий энтузиазм инженеров по его совершенствованию.

Финал РПД?

Торможение, протест, препятствия – вот что испытывало в последние годы СКБ РПД. Обструкция набирала силу. Еще в марте 1987 года руководство АВТОВАЗа направило заместителю министра автомобильной промышленности А.В. Бутузову письмо (№ 0010/33-т), первой фразой в котором было: «Волжский автомобильный завод категорически возражает против создания в ПО «АвтоВАЗ» мощностей по производству роторно-поршневых двигателей в объеме 52 тыс. штук в год», а последней «...прошу Вас решить вопрос о создании мощностей по

производству роторно-поршневых двигателей на других предприятиях отрасли».

К концу 1989 года позиция АВТОВАЗа в этом вопросе укрепилась. В облисполком, в плановую комиссию ГлавПЭУ было сообщено (письмо № 00010/1425-т от 17.11.1989): «Опыт АВТОВАЗа, занимающегося с 1974 года работами по РПД, показывает, что этот тип двигателя, серьезно уступающий по экономичности и надежности традиционным поршневым двигателям, не может способствовать решению каких-либо важных народнохозяйственных проблем, в том числе экологических, и не найдет применения на автомобилях и других транспортных средствах массового производства. ...Руководство АВТОВАЗа считает нецелесообразным создание на АВТОВАЗе мощностей по производству 5000 РПД в год».

На то были объективные причины: резко увеличивалась номенклатура выпускаемой продукции, усложнялась производственная программа, всю кипела стройка – возводился научно-технический центр, автозавод приступал к освоению производства нового семейства автомобилей LADA 110.

Наконец, 24 марта 2004 года вышел приказ № 342 президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ», обязывающий прекратить исследовательские и опытно-конструкторские работы по роторно-поршневым двигателям. Конец темы наступил ровно через 30 лет после ее начала. Но справедливо говорят, что дольше всех живет тот, кого напрасно считают мертвым. Тридцатилетний опыт АВТОВАЗа в области РПД не может и не должен пропасть. Сегодня обстоятельства оказались сильнее замысла, но пройдет время и, возможно, РПД вновь будет претендовать на самый массовый выпуск, на революционный скачок в деле освоения ресурсосберегающих технологий. Еще никто не лишил РПД его привлекательных свойств. Компактная конструкция и высокая культура хода – вот тот магнит, к которому страстно тянется неленивая конструкторская мысль. За 30 лет в СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ» собрано более 2,5 тысячи роторно-поршневых двигателей. Будет ли продолжен счет? Кем?

Оказывается, ротор в обязательном порядке устанавливался на автомобиль № 1, предназначенный для генеральных ди-

ректоров Волжского автозавода. В 1980-х годах на «Волге» с РПД ездил А.А. Житков. Кстати, Анатолий Анатольевич, даже будучи на заслуженном отдыхе, проявлял фантастический энтузиазм, делился со специалистами СКБ РПД техническим и жизненным опытом, всячески поддерживал их. Позднее эта «Волга», как эстафета, перешла к В.И. Исакову. Автомобиль ВАЗ-2107 с двухсекционным РПД в 140 л.с. обслуживал А.В. Николаева. Высокую оценку новому двигателю дал водитель Н.П. Фадеев, который возил всех пятерых генеральных директоров, включая В.Н. Полякова и В.В. Каданникова. Николай Петрович был ротом доволен, как и его «генеральные пассажиры». Он так и сказал:

– Ездил и радовался!

Двигатель планеты

В то время когда, на АВТОВАЗе готовились документы о прекращении работ над роторным двигателем, на международной выставке Engine Expo 2003 в Штутгарте 4 июня были объявлены результаты конкурса The International Engine of The Year Awards 2003. По сообщению сайта [www.autoreview.ru/new site/year2003/n11/Engine/1.htm](http://www.autoreview.ru/new_site/year2003/n11/Engine/1.htm), впервые за пятилетнюю историю конкурса звание лучшего двигателя планеты получил мотор фирмы Mazda – роторно-поршневой двигатель Renesis, которым оснащается купе Mazda RX-8.

«Ротор» не только победил в своем классе (от 2,5 до 3 л), но и был признан журналистами лучшей новинкой 2003 года, а затем уверенно вышел в лидеры в финальном голосовании.

Победа, безусловно, заслуженная. Можно сказать, что это награда не только за высокие технологии (а ими Renesis богат), но и за верность концепции. Ведь Mazda – единственный автопроизводитель в мире, который после вступления жестких норм токсичности продолжил работы над роторно-поршневыми двигателями, причем с успехом: серийный Renesis удовлетворяет экологическим нормам Евро-4.

– Мы гордимся нашей победой и считаем ее признанием того, что у роторно-поршневых двигателей есть будущее, – заявили представители фирмы Mazda.

РПД как совершенно новая концепция двигателя рассчитан на оптимизм и веру конкретного человека в его будущую рентабельность, таким человеком был Борис Сидорович Поспелов.

Эра РПД в мировом двигателестроении продолжается. Она слабо, но пульсирует в кровеносной системе АВТОВАЗа – в 2004 году в Тольятти создано ООО «КБ РПД». ОАО «АВТОВАЗ» стало владельцем 26 % долей нового предприятия.

Эра РПД по-прежнему царит в Японии, о которую трется щекой великий Тихий океан.

Сигнал

Не каждый удостоивается чести осесть в памяти потомков. Лишь тот обретает вторую жизнь, кто в первой ярко горел. Через годы, века произносятся имена избранных и оцениваются их поступки. Когда-нибудь, заметил писатель Василий Аксенов, «все будет найдено и расшифровано, и даже наши жалкие лепестки бумаги со смешными жучками-буквами». Хочется верить, что специалисты по древним письменам обнаружат в этом не всегда комплиментарном портрете счастливого человека: Борис Сидорович Поспелов занимался тем, что любил – автомобилем и его сердцем, двигателем. Такие характеры представляют целую эпоху – эпоху уходящую, но не исчезающую бесследно. «Поймем песни, которые он оставил нам», – сказал один поэт о другом. Поймем и мы путь, который мужественно прошел этот трагически сильный человек. Путь в гору и вниз, к триумфу и трагедии, с друзьями и неприятелями. И стойкость, с какой путник прокладывал свой маршрут, вызывает восхищение.

– Запонки! Бабушка, я нашел в твоей тумбочке серебряные запонки! Они похожи на ротор! – кричал с восторгом Илья, 18-летний внук Александры Владимировны.

- Откуда их привез дед?
- Не помню, может, из Германии, а может, из Японии.
- А вдруг это подарок от самого Ванкеля? Или Ямамото?
- Все может быть.

Двигатель, которому был предан Б.С. Пospelов, имеет планетарное вращение.

Две сверкающие запонки, словно две звезды, подавали из межпланетного пространства сигнал на Землю.

~~Указ~~
~~Указа~~
Технический отчет

по командировке в ЦДР заместителя
Технического директора ВНИ Росиенко, Б.С.
с 19 по 23 января 1975 года.

Цель командировки - участие в переговорах
~~представителя~~ Министерства по науке и технике
ЦДР с изобретателем ~~патент~~ и руково-
дителями института по разработке двена-
дцати в ФРГ г.м. Вальхем.

~~Представитель~~
Представитель для участия в переговорах
научно от Министерства по науке и технике
ЦДР, который, по видимому, было и
инициатором организации этого ~~от~~
совещания.

Совещание ^{с г.м. Вальхем} проходило 20-21 января
в г. Карл-Маркс-Штадте. В совещании
принимали участие: ~~от ЦДР~~:

- от ЦДР: Штуденраух - старш-секретарь (1-й зам.
старш-министра) министерства по
науке и технике,
- Г. Браунерт - зам. начальника отдела
сотрудничества с научными учрежде-
ниями странам этого же министерства,
- Г. Зросе - профессор института
социал-экономического хозяйства
при ЦК СЕПГ,
- Г. Кукович - инженер, бывший
партийный работник,
- Г. Филе - переводчик.

**Технический отчет по командировке в ГДР
заместителя технического директора ВАЗа Поспелова Б.С.
с 19 по 23 января 1975 года**

Цель командировки – участие в переговорах министерства по науке и технике ГДР с изобретателем и руководителем института по роторным двигателям в ФРГ г-м Ванкелем. Приглашение для участия в переговорах получено от министерства по науке и технике ГДР, которое было инициатором организации этого совещания.

Совещание с г-м Ванкелем проходило 20-21 января в г. Карл-Маркс-Штадте. В совещании принимали участие от ГДР:

- т. Штубенраух – статс-секретарь (1-й заместитель министра) министерства по науке и технике;

- т. Браунерт – зам. начальника отдела сотрудничества с капиталистическими странами этого же министерства;

- т. Гросс – профессор института социалистического хозяйства при ЦК СЕПГ;

- т. Кукович – пенсионер, бывший партийный работник;

- т. Флиг – переводчик;

от ФРГ :

- г-н Ванкель – изобретатель, руководитель института в г. Линдау;

- г-н Айерман – главный конструктор института Ванкеля; от советской стороны:

- Поспелов Б.С. – зам. технического директора Волжского автозавода;

- Дадаев А.Е. – 2-й секретарь посольства СССР в ГДР.

При переговорах советской стороны и ГДР в г. Берлине 19 и 22-го января принимали участие также от ГДР т. Бах – начальник отдела сотрудничества с СССР и от советской стороны т. Егоров Н.Н. – советник по науке и технике посольства СССР в ГДР.

Сторона ГДР (т. Штубенраух) целью организации совещания называла решение ЦК СЕПГ об отказе от самостоятельно-

го освоения производства роторно-поршневых двигателей в ближайшие 10 лет в ГДР из-за недостаточных материальных возможностей страны. ЦК СЕПГ считает необходимым оказание всяческой помощи по освоению РПД в СССР. Оказание помощи предполагается осуществить путем неофициальной передачи технической документации (чертежи, отчеты по испытаниям и исследованиям, некоторые технологические процессы), оставшейся от соглашения, заключенного с фирмой «Ауди-НСУ» в 1965 году и прекращенного в 1968 году. Кроме того, ГДР предлагает использовать опыт своих специалистов, которые в 1965-1968 годах работали по роторно-поршневым двигателям, путем привлечения их к работе как в ГДР, так и с временным выездом для работы и консультаций в СССР. Основной же целью совещания было установление делового контакта с г-м Ванкелем и его институтом, использование опыта его работы и результатов последних разработок.

По существу, хотя представители ГДР и не высказывались прямо, но можно было понять их желание «принять участие» в освоении роторно-поршневого двигателя в СССР с тем, чтобы в определенное время получить такие двигатели для своих нужд, а также, возможно, осваивать их в ГДР. Тем более что для легковых автомобилей производства ГДР «Вартбург» и «Трабант» удовлетворительного двигателя нет и нет перспективы его освоения в ближайшие годы.

В процессе переговоров с г-м Ванкелем и г-м Айерманом дополнительно выяснилось, что все основные права на РПД, в том числе и на дизельный двигатель, проданы фирме «Ауди-НСУ» (ФРГ) и фирме «Лонро» (Франция). Г-н Ванкель предлагает свои последние разработки, результаты которых еще не куплены другими фирмами (из-за их отказа). При этом имеется в виду продажа результатов этих работ. Эти работы следующие:

1. Расположение свечей зажигания на вращающемся роторе, что дает возможность их оптимального расположения в камере сгорания, затянутого искрообразования, лучшего сгорания более бедной рабочей смеси с меньшим количеством

токсических веществ в выхлопных газах и, как результат, с меньшим удельным расходом топлива. По данной работе оформлена заявка на изобретение.

2. Система роторного нагнетателя воздуха для бензиновых и дизельных двигателей с приводом роторного мотора от выхлопных газов. Нагнетатель с газовым приводом имеет целью повышение КПД двигателя.

3. Система зажигания Хартига разработана в институте Ванкеля, установлена на экспериментальном односекционном РПД в институте, а также на 4-секционном экспериментальном РПД автомобиля «Даймлер-Бенц». В системе вместо механических контактов применено электронное устройство, датчик которого реагирует на число выступов вращающегося диска двигателя. Электронное счетное устройство воспринимает сигналы этого датчика и сигналы нагрузки двигателя и управляет транзисторной бесконтактной системой зажигания. В результате обеспечивается точная выдача момента зажигания, что дает возможность работать на оптимальных минимальных оборотах двигателя, обеспечивая лучшее протекание процесса сгорания, экономию топлива, малые устойчивые обороты двигателя. Особенно целесообразна эта система для односекционного РПД. Кроме того, система имеет меньший вес, исключается необходимость обслуживания, облегчается холодный запуск, снижается токсичность выхлопных газов, есть и др. преимущества. На систему зажигания Хартига выданы патенты в ФРГ, Франции, Англии, США, Италии, Голландии, Японии. Система имеет практическую полезность для РПД и обычных двигателей. Проверена на ряде экспериментальных образцов и имеет значительный эксплуатационный пробег.

4. Роторные компрессоры разработаны институтом Ванкеля для фирмы «Борзиг» и применяются этой фирмой для строительных работ. Права на эти малогабаритные, эффективные компрессоры принадлежат фирме «Борзиг» (ФРГ). Компактные роторные компрессоры могли бы иметь широкое применение для автомобильных кондиционеров, тормозных систем и т.д.

5. Работы института по выбору формы лодок и крыльев для лодок. Г-м Ванкелем представлен материал, в т.ч. 2 кинофильма об испытаниях моделей и образцов лодок для специальных катеров и моторных лодок и т.д., имеющих отличную устойчивость на любой волне, высокую скорость, малое сопротивление, способность ходить в море при любом волнении. Материалы по разработке формы и крыльев лодок переданы в посольство СССР в ГДР для представления в соответствующие организации.

По результатам обсуждения принято следующее решение:

1. Министерство по науке и технике ГДР организует в мае 1975 года проведение симпозиума по системе зажигания Хартига, на который будет приглашен из ФРГ изобретатель г-н Хартиг (при посредничестве г-на Ванкеля). В совещании будут участвовать специалисты ГДР и СССР (2-3 человека). Г-н Хартиг к симпозиуму может подготовить образцы системы по данной системе зажигания советского двигателя (данные будут переданы) для демонстрации работы системы на симпозиуме.

2. Советская сторона направит своих специалистов (2-3 человека) в институт Ванкеля для детального ознакомления с работами по РПД и для стажировки на срок около 4-х недель. Ориентировочный срок – начало 2-го полугодия 1975 года (после возможного заключения соглашения по РПД с фирмой «Ауди-НСУ»).

3. Переговоры по возможности приобретения прав на производство роторных компактных компрессоров могут быть проведены при посещении советскими специалистами института Ванкеля.

4. С министерством по науке и технике ГДР достигнута договоренность о непринятии мер по неофициальной передаче техдокументации по РПД до окончательного решения по заключению соглашения с фирмой «Ауди-НСУ».

Выводы:

1. Целесообразно направить в ГДР 2-3-х специалистов для участия в симпозиумах по системе зажигания Хартига в мае 1975 года.

2. Целесообразно направить 2-3-х специалистов в институт Ванкеля для детального изучения работ по РПД и для стажировки (после принятия решения по заключению соглашения по РПД с фирмой «Ауди-НСУ»).

3. Решения по использованию материалов и опыта специалистов ГДР по РПД целесообразно принять после окончательного решения по заключению соглашения по РПД с фирмой «Ауди-НСУ».

Б. Кошечков


Часть 2. ВОСПОМИНАНИЯ

Александра Владимировна ПОСПЕЛОВА

Мы поженились в декабре 1951 года, будучи студентами-дипломниками. В августе 1952 года приступили к работе: он – инженером-конструктором Горьковского автозавода, а я – участковым врачом городской больницы.

Жили на частной квартире. В ноябре 1952 года у нас родилась дочь Вера. Через год получили комнату 9 м² в трехкомнатной квартире с населением 14 человек (6 – взрослых, 8 – детей). Но мы были рады даже этому маленькому своему «углу», старались создать в нем уют. Любили слушать радиоприемник «Балтика», который Борис купил вместо зимнего пальто, с увлечением занимались фотографией. Сейчас мало кто знает, каким трудоемким был процесс получения снимков в домашних условиях. Но какая осталась память о нашей молодости!

У Бориса была «голубая» мечта – автомобиль. Он три года стоял в очереди в автомагазине, иногда даже ночью ездил отмечаться в списке. «Москвич» расширил наш кругозор. По выходным дням мы выезжали на природу. По разбитой булыжной дороге прорывались в Урень – в наши родные места. Позже ездили в Крым, на Азовское море, в Прибалтику, даже в Ленинград на открытие фонтанов.

По его совету я поступила в 1957 году в аспирантуру. Без его помощи – нашей дочке было всего 4 года – я бы не защитила кандидатскую диссертацию. Он купил пишущую машинку, научил меня считать на логарифмической линейке, в то время это было высшим достижением в вычислительной технике. Мне передалась частичка его смелости и решительности. Он был немногословным, и я стала ценить это качество в других.

В 1960 году стала ассистентом кафедры Горьковского медицинского института. Началась интересная научно-исследовательская работа с перспективой защиты докторской диссертации.

В 1963 году у нас родился сын Алексей.

Борис Сидорович продолжал с увлечением работать над созданием автоматической коробки перемены передач, участвовал в испытательных пробегах. В 1965 году занимал должность начальника бюро трансмиссий легковых автомобилей, писал статьи в журналы «Автомобильная промышленность» и «За рулем». Собрал большой, интересный материал для кандидатской диссертации на тему «Автоматические КПП». Начал ее уже оформлять, но не успел.

В нашу спокойную, благоустроенную жизнь вихрем ворвался ВАЗ. В марте 1967 года Борис Сидорович надолго уехал в Италию. Этот год мы еще жили в Горьком.

В январе 1969 года он сопровождал колонну автомобилей FIAT-124 из Турина в Москву. За рулем сидели итальянские водители. Группа должна была прибыть в мотель на Минском шоссе.

Я приехала туда пораньше. Сажу в уголке, жду. Вдруг открывается дверь, и в холл входит группа красивых, черноволосых, громко говорящих мужчин и с ними Борис. Они стали оформляться у стойки администратора. Чувствовалось по возбужденным голосам, что иностранцы чем-то недовольны. Я тихо подошла к Борису в пальто, которое он еще не видел, и встала рядом. Он часто посматривал то на входную дверь, то по сторонам, а на меня – ноль внимания.

– Синьор, Вы кого-то ждете? – спросила я.

– Ты уже здесь! – радостно воскликнул он.

По дороге в гостиницу «Москва» Борис рассказал, чем итальянцы были недовольны в мотеле – номерами на двоих. Он признался, что самым трудным в пути для него оказалось объяснять итальянцам, почему в русских деревнях нет кафе.

В марте 1968 года по туристической путевке я посетила Италию, города Милан, Турин, Рим, Флоренцию, Пизу. Я никому в группе не говорила, что Борис находится в командировке на FIAT. Поэтому все удивились, увидев, как в Турине меня обнял красивый, черноволосый, модно одетый мужчина. Подумали: «У нее муж итальянец!»

В Турине я провела 3 дня, потом с группой поехала дальше.

Вечером в день приезда в номер Бориса на ул. Гамалеро пришли гости: А. Черный, В. Малявин, А. Зильперт, Ю. Крымов, М. Коржов и Л. Вайнштейн. В глазах мужчин читалась грусть по дому, по семье и белая зависть. А на устах у всех один вопрос:

– Как ты сумела сюда приехать?

– Было большое желание и немного удачи, – отвечала я.

– К Пospelову жена приехала! Александра Пospelова в Турине! – эта весть быстро разносилась среди вазовцев.

Миронов Виктор из УОП, увидев меня на лестнице, даже глаза зажмурил:

– Ты на самом деле здесь? Или мне мерещится?

Восторг вызвала привезенная мной 500-граммовая банка балтийской кильки. Рыбешек разделили поровну. Всем досталось по куску ржаного российского хлеба, по чарке «Столичной», а потом уже принялись за итальянскую еду.

Долго не расходились. Лева Вайнштейн спел свою песню «А в Тольятти ветра». На прощание я оставила им кассету с записью голосов жен и детей. Звуковые письма мужьям передала Зоя Черная, Светлана Крымова, Рита Вайнштейн.

Торгпред СССР в Италии К.К. Бахтов продлил мне пребывание в Италии еще на две недели. Я оставила группу и вернулась в Турин в сопровождении зам. министра внешней торговли В.Н. Сушкова.

– Ну ты иди, к тебе же жена приехала! – говорили Борису коллеги, и тогда он возвращался из офиса на Сан-Карло пораньше. Я почти самостоятельно изучила Турин вдоль и поперек.

Впечатления от поездки по Италии – потрясающие!

Летом 1968 года я с детьми и родителями Бориса переехала в Тольятти. Мы получили квартиру в Центральном районе на улице Баныкина, 6. Пятилетний Алеша в первый же день спросил:

– А где пальмы?

Поиграв во дворе, он удивился еще больше:

– Мама, почему тут все говорят по-русски?

«Италия, ФИАТ, Тольятти, мы едем к папе», – вот что слышал ребенок в доме с утра до вечера. Красочные открытки из Турина будоражили детское воображение – Алеша, без сомнения, переезжает в чудесную итальянскую страну! Прошли годы, Алексей окончил Тольяттинский политехнический институт, работал в научно-техническом центре АВТОВАЗа инженером-испытателем, сейчас проживает с семьей в Ростове-на-Дону.

Н.Ф. Пастухов, заместитель генерального директора ВАЗа по кадрам, sluкавил, сказав, что до Куйбышева не так уж и далеко, и я из Горького перевелась в Куйбышевский медицинский институт. Когда поехала оформляться на работу, с ужасом узнала, что от Тольятти до клиник медицинского института больше 100 километров. Но делать было нечего, начинался учебный год. Вот и ездила каждый день, в любую погоду, на рейсовом автобусе в Куйбышев. Дети оставались с родителями. Вспоминаю то время, и мне кажется, что «это было не со мной»...

Позднее я работала заведующей спецотделением больницы им. Баныкина. В отделении лечились иностранные специалисты и дирекция ВАЗа. Переводчиков не хватало. Пришлось выучить итальянский, зная латынь, это оказалось нетрудно.

Как правило, день Бориса Сидоровича начинался с комплекса упражнений по системе «йога»: от позы «лотоса» до стойки на голове. С работы приходил поздно, усталый, полчаса расслаблялся по древнеиндийской методике. Обедал обычно дома. Любил пельмени и сыр «Рокфор».

Внимательно, заботливо относился к родителям, ко мне. Любил детей, внуков. Обожал одаривать нас, подарки приобретал заранее, чтобы сделать сюрприз. После его смерти мы еще долго находили его тайники. Например, зять Валера Гурьянов как-то обнаружил на даче в подполье железный ящик, в котором находилось бутылок двадцать прекрасных напитков: французский коньяк «Мартель», грузинские и итальянские вина, о каких и не слышали. Однажды нашли клад в гараже: в день моего рождения сын Алексей наткнулся среди винтиков

на красивую коробочку. Открыл, а там золотой перстень итальянской работы. Принес домой со словами:

– Это тебе подарок от папы.

– !!!

До сих храню варежки, которые он 30 лет назад привез из Риги. Из автопробега по Черноморскому побережью он вернулся с янтарными бусами. В Турине он изумил продавца женских головных уборов. Зная мой размер (60-й, как и у него), Борис взял шляпку из бело-черной норки и подошел к зеркалу.

– Синьор! Куесто пер дама! (Синьор! Это для дамы), – испуганно вскрикнула итальянка.

Он поправил поля и невозмутимо сказал:

– Заверните!

Итальянскую шляпку я носила с удовольствием.

Я родилась 23 декабря. Помню, в первый год после свадьбы он подарил мне на день рождения чайный сервиз. Пока я гремела блюдами и чашками, разбирая коробку, он быстро ходил по комнатке из угла в угол. Было заметно, что он едва сдерживается, что-то распирало его. Вдруг он резко нагнулся и вытащил из-под кровати еще одну коробку, пообъемней.

– Что это?

– Столовый сервиз. Тебе. От Деда Мороза.

Целую неделю ждать Нового года?! У него не хватило на это терпения.

В семье был чаще веселым, иногда озабоченным, иногда молчаливым, но всегда спокойным. Никогда не повышал голоса. Часто над нами подшучивал.

Летом, пока не было дачи, отдыхали на турбазах. Выезжали в лес. Борис Сидорович лучше всех нас умел находить грибы. Собирал только белые, грузди, рыжики, волнушки. Порой со вздохом говорил:

– А в Уренских лесах грибы все-таки лучше.

Любил плавать, в море заплывал далеко. В Волге купался до октября.

Был отличным слесарем-водопроводчиком и плотником. На даче сам провел воду в дом. В саду почти под каждым кустом – водопроводный кран. Построил банный комплекс: душевую с солнечным подогревом воды и баню-сауну. Сам сложил печь. Все делал из подручного материала. Ушло на строительство 836 досочек. Утеплитель – стекловата. С завода ни гвоздя, ни щепки не вывез. Он мог подобрать бревно на лесной дороге и загрузить его в багажник, но не опускался до «грабежа» производства.

– Я достаточно получаю, чтобы купить стройматериалы, – говорил Борис Сидорович.

Однажды в магазине «Хозтовары» увидел электрический рубанок. Крутился возле него минут десять – купить, не купить? Потом как осенило:

– Да я на нем все доски за два часа обстругаю! Это не годится. А так мне на полгода работы хватит.

Ему нравилось не спеша что-то мастерить, пилить, сверлить. Он отдыхал душой в эти часы. Даже зимой, в любую погоду, он ездил на дачу строгать доски. В напарники обычно брал зятя – Валерий умел тактично и молчаливо поддерживать спокойствие радостного труда. Они нашли настоящий мужской язык – молчание. Редкий вопрос – краткий ответ. И каждый занят своим делом. Этот стиль общения задал Борис Сидорович, Валерий охотно пошел навстречу.

Соседи по даче по манере езды решили, что Борис Сидорович водитель-испытатель. Он этого не отрицал, не отказывался, когда его просили найти поломку в машине.

Хорошо помню день 18 апреля 1974 года. Борис Сидорович пришел домой взволнованный. Сказал, что его назначили начальником СКБ РПД. Попытался мне объяснить, что такое РПД, но я ничего, конечно, не поняла и с тревогой спросила:

– Что, опять все с нуля? Ты же не двигателист. Уверен, что справишься?

Ответил:

– Виктор Николаевич уверен...

Начался новый виток в его жизни.

Вадим Николаевич БОРОДИНОВ,
одноклассник и друг Б.С. Поспелова

Мы познакомились с Борисом в первом классе и подружились на всю жизнь. Собирали марки, читали одни и те же книги. Говорили, что мы чем-то похожи. Борис был настойчивым и упрямым, в хорошем смысле, начатые дела доводил до конца. В драку первым не лез, но постоять за себя мог. В старших классах Борис был бессменным комсоргом. До сих пор удивляюсь его организаторским способностям. Мы шефствовали над престарелыми учительницами Е.К. Виноградовой, М.Я. Пуртовой, Т.М. Молчановой: кололи и пилили дрова, носили воду из колодца.

Борис увлекался лыжами и бегом, а я любил побродить с ружьем по лесу, посидеть с удочкой на реке Усте. Иногда на охоту со мной ходил Борис, правда, без особого энтузиазма. Помню случай, когда мы одновременно выстрелили во взлетевшую утку. Ружье у Бориса было старое, и он очень сомневался в том, что его заряд достиг цели. Мне пришлось долго доказывать, что это его трофей – единственный за всю жизнь.

В 1977 году мы отмечали 30-летие окончания Уренской средней школы. В Урень съехались наши одноклассники со всей страны. Заслуженная учительница РФ Зоя Васильевна Степанова, географ, была нашим классным руководителем с первого по десятый класс. Она по очереди вызывала нас к доске, и каждый рассказывал о своей жизни за эти 30 лет.

– Не забыл ли ты географию, Боря? – спросила Бориса Зоя Васильевна.

Он взял указку и показал на карте страны, где побывал за эти годы: Швеция, Норвегия, Финляндия, Англия, Франция, Германия, Австрия, Болгария, Югославия, Сирия, Италия, Америка и Япония.

– Да, географию ты не забыл. Ставлю тебе «пять с плюсом».

Мой друг Борис Поспелов посетил эти страны не как турист, а как высококлассный специалист Горьковского, а позднее – Волжского автозавода.

Леопольд Давидович КАЛЬМАНСОН,
заслуженный рационализатор России, почетный член ВОИР,
заслуженный автозаводец ОАО «ГАЗ»

Борис Сидорович Поспелов пришел в КЭО ГАЗ в 1952 году в группу коробок передач в отдел грузовых автомобилей к опытнейшему конструктору Самуилу Григорьевичу Зислину, который сразу оценил интерес молодого инженера к работе, его усердие и трудолюбие. В скором времени Поспелова перевели на усиление в группу гидромеханических передач, возглавляемую Б.Н. Поповым.

В тот период в КЭО активно разрабатывалась конструкция нового автомобиля «Волга», основной «фишкой» которого должна была стать именно гидромеханическая передача, состоящая из гидротрансформатора и автоматической коробки перемены передач (АКПП).

Разработка конструкции АКПП и освоение их массового выпуска в США в начале 50-х годов XX века явилось выдающимся достижением в области автостроения, тем более что в Европе ничего подобного еще не было.

В КЭО провели испытания трех американских автомобилей с разными типами АКПП. В результате для будущей «Волги» была выбрана АКПП от «Форда». Ее сняли с автомобиля и разобрали для изучения конструкции, составления эскизов всех деталей, разработки на их основе рабочих чертежей и т.д. Борис Сидорович принимал в этой работе самое активное участие. В течение двух-трех лет он стал специалистом «номер один» по АКПП. В конце 1955 года все работы по АКПП сосредоточились в одной специальной группе под руководством Б.С. Поспелова. Он был самым молодым среди ведущих конструкторов ГАЗа, но его «отдача» была высочайшей. В 1957 году он доложил о блестящем результате: конструкторское обеспечение для организации производства по выпуску 50 000 АКПП «Волга» в год завершено!

Безусловно, самой яркой работой, проведенной Б.С. Поспеловым на ГАЗе, явилась разработка и освоение в производстве

АКПП для знаменитого автомобиля ГАЗ-13 «Чайка», удостоенного Гран-при на всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году и выпускавшегося в течение 22 лет (с 1959 по 1981 гг.).

Но к началу проектирования этого автомобиля вопрос АКПП в силу технологических причин оказался самым острым. Быть или не быть «Чайке»? Выход из тупика один – переработать конструкцию АКПП «Волга» для ГАЗ-13 «Чайка», более того, осовременить ее, используя уже имеющееся оборудование. Но как все это реализовать? Можно ли вообще это сделать в крайне сжатые сроки?

Скептиков и сомневающихся было очень много, но все сходилось в одном: если кто-то и сможет это сделать, то только Поспелов. И Борис Сидорович взялся за этот труднейший проект. Объем переделок АКПП «Волги» в АКПП «Чайки» впечатляет: изменены около 70 % существующих деталей, разработаны более 30 % оригинальных решений. Основная задача проекта – автоматизация включения первой передачи – решена за счет введения муфты свободного хода в планетарный ряд. Такое решение только что стало применяться в США, мы узнали о нем из журналов. Б.С. Поспелов сразу оценил новинку и настоял на ее внедрении.

Недостаток времени на тщательную доводку конструкции привел к тому, что с началом эксплуатации АКПП на ГАЗ-13 стали выявляться конструктивные и технологические дефекты. Борис Сидорович сумел оперативно организовать работу таким образом, что с появлением дефекта срочно принимались все меры по его устранению. При этом найденные решения немедленно и принудительно внедрялись на всех машинах, находящихся в эксплуатации независимо от того, проявлялся на них дефект или нет. Это было возможно, так как выпускалось машин ГАЗ-13 немного, и все они находились в Москве в гаражах ЦК КПСС, Совета Министров СССР, Президиума Верховного Совета СССР.

В СССР АКПП для автомобиля ГАЗ-13 и ГАЗ-14 «Чайка» оказались единственно серийно выпускавшимися. В дальнейшем АКПП ГАЗ-13 была адаптирована и устанавливалась на

автомобили специального назначения «Волга» с 8-цилиндровым двигателем ЗМЗ рабочим объемом 5,5 литра.

В 1960 году Б.С. Поспелов возглавил конструкторское бюро трансмиссии легковых автомобилей ГАЗ. При нем началась разработка и изготовление опытных образцов 4-скоростных коробок перемены передач, внедренных позднее на ГАЗ-24 «Волга».

Его авторитет на Горьковском автозаводе был огромен – от рядовых рабочих до руководителей предприятия. Лучший слесарь-сборщик УКЭР Д.А. Папин, профессионал высокого класса, ходил к главному конструктору ГАЗа с просьбой направить его сына, молодого специалиста Ю.Д. Папина, на выучку именно к Б.С. Поспелову. Просьбу отца удовлетворили.

Борис Сидорович воспитывал в нас, тогда еще молодых конструкторах, чувство ответственности за порученное дело, учил тщательно обдумывать свои решения, разъяснял, что ошибки при проектировании вызывают большие материальные потери.

Он постоянно учил: «Если узел не работает, считай, в первую очередь, что это ты не доработал, ищи и исправляй недоработку. Даже если причина не в тебе, найди, в чем дело и предложи мероприятия по устранению дефекта узла.

Не пытайся в силу личных амбиций отстаивать сомнительные решения, умеи признавать свои ошибки. Внимательно выслушай критику в свой адрес, даже если она ошибочна, но никогда не принимай по каким-либо соображениям (мнение начальства и т.п.) явно ошибочную точку зрения».

Как-то Борис Сидорович предложил В.Д. Бортовому и мне разработать, по-своему усмотрению, 4-скоростную коробку передач для «Волги». Ну мы дали волю фантазии. КП получились весьма «экзотические»: у Бортового – планетарная, с пружиной, затягиваемой на тормозном барабане вместо ленточного тормоза, а у меня – с принудительно отключаемым автоматом и линейным переключением передач. И такие коробки передач были изготовлены в металле! Хорошо помню, как я сам проводил доводку и установку КП на автомобиль, который

прошел без замечаний более 100 тысяч километров. Тут и я поверил в свои силы, да и Борис Сидорович, наверное, тоже. Сейчас такой дорогостоящий эксперимент, без реального выхода в производство, конечно, невозможен, но его воспитательный момент был огромен.

Владимир Васильевич КАДАННИКОВ,
генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ» с 1988 по 1996 гг.,
председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ»
с 1996 по 2005 гг.

В памяти всех, кто работал вместе с Б.С. Поспеловым или был близко с ним знаком, он остался незаурядным человеком и профессионалом высокого класса. В характере Бориса Сидоровича, кроме естественного для руководителя такого уровня ответственного отношения к делу, преобладали черты, его выделявшие – чувство нового, стремление взяться за выполнение самых сложных задач, умение организовать работу специалистов.

В условиях приемки проекта автомобилей ВАЗ от фирмы FIAT и освоения их производства в г. Тольятти учитывалась перспектива обеспечения их конкурентного технического уровня по энерговооруженности. Борис Сидорович настоял на разработке и освоении двигателей увеличенного рабочего объема 1,3 литра и 1,6 литра для последующих модификаций автомобилей LADA. Это был смелый инженерный взгляд в будущее.

Сам отличный автомобилист, он, как никто другой, мог оценить функциональные качества силового агрегата. Борис Сидорович лично за рулем автомобиля на полигоне фирмы FIAT давал оценку вносимым изменениям в конструкцию агрегатов и систем автомобиля, проверяя ездовые и динамические качества.

Выход автомобилей LADA на экспорт потребовал участия Б.С. Поспелова, в то время заместителя технического директо-

ра, в решении спорных вопросов с дилерами. И здесь сказывалась его грамотность как автомобилиста и инженера.

На АВТОВАЗе всегда уделялось внимание перспективным направлениям автомобильной техники. Когда в 1974 году было образовано специальное конструкторское бюро роторно-поршневых двигателей, то начальником назначили Б.С. Поспелова. Казалось, он был создан для решения новых, технически сложных задач. С присущей ему энергией Борис Сидорович в короткий срок создал подразделение, включавшее в себя службы конструкторов, технологов, исследователей, испытателей, а также производственные цехи. В 1978 году началось опытно-промышленное производство автомобилей с роторно-поршневыми двигателями. Всего через четыре года после образования СКБ РПД!

Б.С. Поспелов расширил область применения РПД, в том числе для водного транспорта и авиации. Он уделял серьезное внимание разработкам для оборонной промышленности. Проект семейства роторно-поршневых двигателей осуществлялся с привлечением научных организаций автомобильной и авиационной промышленности страны, что оказалось возможным благодаря выдающимся организаторским способностям Бориса Сидоровича.

Николай Максимович ГОЛОВКО,
директор механосборочного производства с 1986 по 1994 гг.,
директор по техническому развитию с 1994 по 2005 гг.,
советник вице-президента по техническому развитию
ОАО «АВТОВАЗ» с 2005 г. по н. вр.

Время и условия моих первых контактов с Борисом Сидоровичем Поспеловым – это 1967-1968 годы, Турин, Италия, приемка от фирмы ФИАТ проекта производства двигателей и трансмиссии для семейства автомобилей ВАЗ-2101, ВАЗ-2102, ВАЗ-2103.

Приемка проекта и подготовка производства велись параллельно со значительным объемом доводочных работ по двига-

телям, узлам механики и автомобилям в целом, т.к. двигатели ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103 были спроектированы фирмой ФИАТ по новой прогрессивной концепции, а автомобили в результате адаптации к условиям нашей страны существенно отличались от прототипа – автомобиля FIAT-124.

В условиях совместной работы с итальянскими специалистами проявились качества Б.С. Поспелова как грамотного инженера и конструктора. Не все в процессе испытаний шло гладко. От инженерных служб фирмы ФИАТ Б.С. Поспелов добивался такого уровня доводки двигателя ВАЗ-2101, чтобы при его комплектации и себестоимости были обеспечены проектные мощностные показатели, на корректировке которых настаивали итальянские специалисты.

Некоторые предлагавшиеся технические решения в двигателе казались рискованными для массового производства, в частности, сварная конструкция стержня выпускного клапана. Б.С. Поспелов тщательно изучил вопрос развития конструкции и технологии клапанного механизма и дал предложение. В результате положительное решение было принято.

Служба главного конструктора ВАЗа еще не имела своей исследовательской базы, поэтому испытания компонентов двигателей – поршневых колец, вкладышей, сальников – проводились в моторных боксах механосборочного производства. Б.С. Поспелов как заместитель главного конструктора умело организовал работу конструкторов в контакте со специалистами МСП, что обеспечило успешное освоение производства двигателей.

Особо значительным оказался вклад Б.С. Поспелова в освоение и развитие производства автомобилей после перехода его на должность заместителя технического директора. Его кабинет на первой вставке главного конвейера напоминал штаб, где решались важнейшие технические и организационные вопросы производства и качества автомобилей.

При освоении двигателя увеличенного рабочего объема ВАЗ-2103 мы столкнулись с дефектом «задир цилиндров» – проблемой, которая могла блокировать работу завода. Под руководством Б.С. Поспелова группа специалистов фирмы

ФИАТ, МСП и конструкторов после интенсивных испытаний в моторных боксах нашла техническое решение, устранившее проблему.

В 1972–1973 годах в автомобильной промышленности Европы, США, Японии активно решалась проблема снижения токсичности выхлопных газов. Одним из проявлений процесса отмечалось создание новых вариантов двигателей. Рассматривая роторно-поршневой двигатель как один из способов решения вопросов экологии, а также учитывая другие его положительные качества, руководство Волжского автозавода в апреле 1974 года приняло решение о создании специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей – СКБ РПД. Возглавил новое подразделение ВАЗа Б.С. Поспелов.

Реализация проекта потребовала изучения опыта зарубежных фирм, а также привлечения отечественных научно-исследовательских организаций, в том числе из оборонной промышленности. Б.С. Поспелов организовал и оснастил в СКБ РПД производственные участки, лаборатории, моторные боксы.

В первые два года создавалась экспериментальная производственная база, включающая в себя механический, литейно-модельный, термический и гальванический участки. Были внедрены новые технологические процессы и оборудование: освоена технология фрезерования и шлифования эпитрохoidalной поверхности статора на станках фирмы «Копп» (ФРГ), внедрен технологический процесс ионного азотирования рабочих поверхностей чугунных крышек статора на отечественной установке (по проекту НИИЭТО, г. Истра), освоены принципиально новые процессы обработки канавок под уплотнения в стартере и роторе, освоено изготовление деталей уплотнений, отработан новый процесс гальванического никель-керамического покрытия статоров.

На основе собственной технологии в СКБ РПД разработаны и последовательно освоены сначала в экспериментальном, а затем в опытно-промышленном производстве одно- и двухсекционные роторно-поршневые двигатели как для автомобильного, так и для многоцелевого применения, по своим параметрам соответствовавшие зарубежным аналогам.

В решении стоявших перед ним задач Б.С. Поспелов был целеустремленным, работоспособным, заряженным на результат, а в отношении со специалистами всегда оставался честным и порядочным.

Евгений Артемович БАШИНДЖАГЯН,
главный инженер Волжского автозавода с 1966 по 1972 гг.,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР с 1972 по 1977 гг.,
первый заместитель министра автомобильной промышленности СССР с 1977 по 1986 гг.,
заместитель директора по техническому развитию
ОАО «АВТОВАЗ» дирекции представительства
ОАО «АВТОВАЗ» в г. Москва по н. вр.

Впервые о Борисе Сидоровиче Поспелове я услышал от Владимира Сергеевича Соловьева, которого в октябре 1966 года назначили главным конструктором Волжского автозавода. Со скромностью, характерной для этого человека, Соловьев сообщил, что подобрал себе двух заместителей: Б.С. Поспелова с ГАЗа и Г.К. Шнейдера с УАЗа. Обоих он охарактеризовал как многоопытных конструкторов.

Через несколько дней В.С. Соловьев познакомил меня со своими замами. В зал коллегии министерства, где за неимением места я работал, вошел молодой человек среднего роста, крепко сложенный, с темной густой шевелюрой и, не оглядывая помещение, направился ко мне. Я успел заметить прямой взгляд широко расставленных темных глаз и тяжеловатую челюсть. Уверенность, с которой он держался, резкость суждений – все это отличало его от школы ГАЗа, известной особой обходительностью в производственных отношениях. На вопросы Поспелов отвечал кратко и по существу. В нем чувствовалась организационная хватка. «Он будет великолепным дополнением Соловьеву», – подумал я. Таким он и оказался в деле – прямым, откровенным, твердым во мнении, зачастую даже упрямым.

Полной его противоположностью оказался Г.К. Шнейдер, обходительный, мягкий по характеру, с интеллигентной речью человек. Под стать главному конструктору Соловьеву, но вовсе не уступающий во мнении, когда он был уверен в своей правоте.

В первую же встречу тем для беседы оказалось много. Мы говорили с Борисом Сидоровичем о первоочередности проверки прототипа FIAT-124 в дорожно-климатических условиях СССР, о представителях фирмы FIAT, лишенных авторских амбиций и принимавших замечания советских специалистов по ходу испытаний. И о последовательности работ – сначала в Москве, затем в Турине. И о командировании специалистов ВАЗа в Италию. Особо – о необходимости усиления в проекте оснащения экспериментального цеха. В конце 1966 года в Москве уже всю работала группа конструкторов и испытателей ВАЗа, руководимая знаменитой тройкой «Соловьев-Поспелов-Шнейдер».

Интересно то, что Борис Сидорович имеет самое прямое отношение к имени для автомобиля ВАЗа – «Жигули». Эту идею он выдал вместе с конструктором Г.А. Ляховым и испытателем А.М. Черным еще в начале 1967 года, а конкурсы газеты «Советская Россия» и журнала «За рулем» проводились много позднее.

В Турине режим работы технической делегации был предельно напряженным: шесть дней в неделю по 10-12 часов. Это требовало железной дисциплины и выдержки. Борис Сидорович возглавлял в Италии конструкторскую группу ВАЗа. Его авторитет был очень высок. За все 18 месяцев моего пребывания на FIAT не произошло ни одного сбоя, не совершено ни одного проступка.

Но разногласий было не избежать. Спорили – издавать технические задания на русском языке или допускать приписки на фиатовских чертежах, принять технические решения, поступающие из Советского Союза в результате продолжающихся испытаний, или остановить этот нескончаемый поток замечаний.

Вспоминается случай, когда заместитель главного конструктора фирмы FIAT господин Монтабоне и руководитель отдела зарубежных проектов господин Моссо пришли ко мне с жалобой на Бориса Сидоровича:

– Господин Поспелов не согласен с задней подвеской, но ведь мы передаем Советскому Союзу автомобиль FIAT-124 в таком виде, в каком он выпускается у нас!

Я вызвал к себе Поспелова.

– Заднюю подвеску требуется полностью переделать, – стоял он на своем.

– Но заказная спецификация на все оборудование согласована, – напомнил Моссо.

– Практически FIAT завершил переговоры с поставщиками, – поддержал коллегу Монтабоне.

– Трехрычажная задняя подвеска не годится! – резко оборвал итальянцев Поспелов. И кратко пояснил почему: устаревшая конструкция.

Прошло немного времени, и Поспелов вместе с Моссо пришли к новому удачному решению: к прогрессивной пятиштанговой конструкции. Оказывается, новая подвеска уже имелась у FIAT. По требованию Поспелова ее передали нам. Пришлось эти изменения принять со всеми последствиями по подготовке производства. Итальянские партнеры стали еще больше ценить особые деловые качества наших специалистов.

И организация конструкторской службы ВАЗа, и создание экспериментального цеха на временных площадях КВЦ, и установка стендов, в том числе фирм «Шенк», «Продера», и устранение несоответствий в чертежно-технической документации – во всем сказался организационный талант и компетентность Б.С. Поспелова.

Пробный пуск главного конвейера ВАЗа состоялся в апреле 1970 года. Здесь с двух до четырех утра также работали Б.С. Поспелов и итальянец Кремонини. Общий восторг людей вылился в сумасшедшую езду вдоль главного конвейера на первых автомобилях ВАЗ-2101 с зажженными фарами и непрерывным сигналом. Это был тот редкий случай, когда Борис Сидо-

рович по-настоящему сиял. Улыбка, глаза, жесты – все выражало радость успеха. Таким он мне и запомнился. То хмурым, то настойчивым, то знающе-несогласным, то упорным, то трудолюбивым. И, наконец, победителем!

Михаил Алексеевич КОРЖОВ,
главный конструктор СКБ РПД с 1974 по 1979 гг.,
главный конструктор по двигателям ОАО «АВТОВАЗ»
с 1979 по 2000 гг.,
директор программы развития двигателей ОАО «АВТОВАЗ»
с 2000 г. по н. вр.

Как для организации службы главного конструктора Волжского автозавода, когда Б.С. Поспелов фактически самостоятельно выполнил задачу комплектования кадрами, так и для становления СКБ РПД он подобрал инициативных и грамотных специалистов. Надо сказать, Борис Сидорович умел требовать. Были случаи, когда его решение: «В ваших услугах мы больше не нуждаемся» – становилось окончательным приговором.

Коллектив СКБ РПД под руководством Б.С. Поспелова разработал не только конструкцию семейства одно- и двухсекционных автомобильных РПД, но и технологию их производства, что потребовало решения задач по применению новых для отечественной автомобильной промышленности материалов и процессов, по созданию новых компонентов и систем.

За период 1974-1977 гг. в результате последовательного совершенствования трех поколений роторно-поршневых двигателей была создана конструкция РПД ВАЗ-311 с электронной системой зажигания. На базе РПД ВАЗ-311 разработано и освоено опытно-промышленным производством семейство одно- и двухсекционных двигателей мощностью 60-140 л.с. К концу 1977 года производственная база СКБ РПД обеспечивала возможность опытно-промышленного изготовления до 30 двигателей в месяц.

Самоотдача работе, его постоянная занятость на производстве не оставляли места каким-либо увлечениям, хобби. Известен только один вид отдыха, который он предпочитал – горные лыжи по воскресеньям. Характерный эпизод: в Сызрань к московскому поезду в одном автомобиле едут В.Н. Поляков, А.А. Житков и Б.С. Пospelов. Виктор Николаевич, по своему обыкновению, использует время поездки для расспросов о делах. Борис Сидорович подробно отчитался, однако генеральный добивается: «А еще что там у вас?» Но все сказано, добавить нечего. Анатолий Анатольевич наклоняется и шепчет на ухо Пospelову: «Расскажи, как ты на лыжах катаешься».

Александр Федорович БЕНДЕРСКИЙ,
начальник КБ электроники
и электрооборудования СКБ РПД

Борис Сидорович Пospelов хорошо понимал, что повторение японской конструкции роторно-поршневого двигателя на ВАЗе в механическом варианте вряд ли может дать ощутимое преимущество перед аналогом. Он искал новые подходы к ротору. Вернувшись из командировки в ФРГ, он вызвал меня к себе в кабинет.

– Александр Федорович, ознакомьтесь с патентом на цифровое управление двигателем. Попробуйте трансформировать его к двухсекционному РПД.

– Идея интересная. Мы изготовим в бюро действующий макет, – с готовностью ответил я.

Уже к концу 1976 года мы организовали на заводах отрасли серийный выпуск узлов цифровой системы управления РПД. Борис Сидорович активно защищал новую систему: он решал возникающие проблемы в УГК ВАЗа, организовывал совещания в министерстве.

– ЦСЗ оправдана как для серийного поршневого двигателя, так и для РПД, – твердо говорил на совещаниях Пospelов. – Я уверен, будущее только за цифровой системой.

К 1982 году наша организация стала в отрасли ведущей как в разработках, так и во внедрении систем управления для всех видов двухсекционных РПД. Нам удалось упростить двигатель по конструкции, исключив привод механической системы. Мы могли гибко изменять характеристики систем зажигания и управлять силовым блоком в широком диапазоне числа оборотов.

Наше бюро подало свыше 50 заявок на изобретения, а затем – патентов по типам систем управления и видам их применения на двигателях. Борис Сидорович Поспелов являлся соавтором многих изобретений. Несколько патентов нашли применение не только на обычных поршневых двигателях, но и перспективных.

Так случилось, что в день похорон Бориса Сидоровича я находился в командировке на Горьковском автозаводе, где проводилось совещание по системам впрыска топлива. И только там я узнал, что Б.С. Поспелов был одним из разработчиков автоматических коробок перемены передач для автомобилей «Волга» и «Чайка». Прошло более 20 лет, а на ГАЗе его помнили!

**Юрий Михайлович ФЕДОРЕНКО,
инженер-конструктор КБ электроники
и электрооборудования СКБ РПД**

Одним из смелых решений, принятых Б.С.Поспеловым почти в самом начале разработки отечественного РПД в 1975 году, была замена традиционной в то время электромеханической системы зажигания на электронную цифровую систему. В 70-х годах в нашей стране не существовало ни одного серийно производящегося компонента ЦСЗ: ни датчиков, ни блока управления, ни исполнительных устройств. Все надо было создавать впервые.

Б.С. Поспелов мудро пошел двумя путями. Он не отказался от традиционного подхода и открыл заказ на разработку новой техники в НИИАП (НИИ автомобильных приборов), и в то же

время сделал неординарный шаг – организовал разработку электронной цифровой системы зажигания на автомобильном заводе, в СКБ РПД ВАЗа.

И такая система в 1976 году была создана, налажено мелко-серийное производство всех элементов ЦСЗ. Впервые в нашей стране! Затем ежегодно проводилась модернизация ЦСЗ РПД. Она требовала использования новых электронных элементов. Это сейчас можно в Интернете найти информацию о характеристиках элементов любого присутствующего на мировом рынке производителя электроники. Можно связаться с нужной фирмой и купить у нее необходимый продукт. А тогда... Советский Союз был отделен от мира «железным занавесом». Кроме того, внутри страны существовало много «перегородок», ограничений, сдерживающих прохождение информации между различными ведомствами. Купить современные микросхемы за рубежом было невозможно: в гражданской промышленности отсутствовала информация о них.

К одной из самых секретных областей «народного хозяйства» относилась электронная промышленность. Получить сведения о производящихся микросхемах, транзисторах удавалось с большим трудом, после того как оформлена куча «допусков»-разрешений. А приобрести «живые» элементы было еще труднее: нет фондов, не положено, просто нельзя. Чтобы пробить эти перегородки-запреты, требовалась гигантская энергия. И Борис Сидорович их пробивал.

Он часто выезжал на предприятия других министерств. Личная встреча руководителей высокого уровня способствовала укреплению деловых отношений. Совсем не просто разработчику интегральных схем и разработчику теплового двигателя понять друг друга – столь разные у них объекты. Для этого нужны большое желание, определенные способности, если хотите, талант.

В связи с этим вспоминается случай, который я потом многим рассказывал с искренним чувством восхищения и гордостью за руководителя, под началом которого мне довелось работать.

В начале 80-х годов мы посетили предприятие Министерства электронной промышленности, разрабатывающее и производящее большие интегральные схемы. Трехчасовой полет из Самары в Новосибирск Борис Сидорович использовал для того, чтобы «выжать» из меня кучу специфической информации: о принципе работы цифровых схем, их устройстве, технологии производства. Я, как мог, старался объяснить ему, механическому инженеру, тонкости электроники. Наверное, со стороны было забавно наблюдать мои жесты в попытках рассказать, как устроены микросхемы памяти. Я растопыривал пальцы, показывая, как соединяются запоминающиеся ячейки со словарными шинами и где находятся перемычки. Изображал, чем отличается ячейка с плавающим затвором от пережигаемой нихромовой перемычки, а последняя – от окисляемой поликремниевой, и что с ними случается через много лет эксплуатации – то заряд рассасывается, то контакт не восстанавливается. А Борис Сидорович задавал все новые вопросы.

Честно говоря, я тогда подумал: «Из любопытства интересуется, чтобы время в пути скоротать». Но когда мы на следующее утро пришли к главному конструктору ОКБ завода полупроводниковых приборов, я стал свидетелем высокопрофессиональных переговоров. Два руководителя, Поспелов и главный конструктор Новосибирского завода, на равных обсуждали возможность применения специализированных интегральных схем для ЦСЗ РПД. Борис Сидорович вникал во все тонкости. Мое участие в переговорах было минимальным, так как моей помощи практически не требовалось.

После окончания совещания главный конструктор ОКБ спросил меня:

– А кто Поспелов по специальности?

– Механик.

– Я думал, что он электроник. Откуда же он знает такие подробности полупроводниковых технологий?

– Разобрался.

– !!!

Я и сейчас, вспоминая этот случай, горжусь, что мне пришлось работать с ним.

Леонид Николаевич НОВИКОВ,
технический директор моторного завода
ОАО ХК «Барнаултрансмаш»

С 1974 по 1980 годы я занимался в СКБ РПД разработкой роторно-поршневых двигателей и их адаптацией к автомобилям ВАЗ под непосредственным руководством главного конструктора М.А. Коржова. Мне нередко приходилось участвовать в дискуссиях на технических советах, проходивших с участием Б.С. Поспелова.

Обладая довольно сложным характером, Борис Сидорович Поспелов имел также редкую способность точно и быстро определить «корень зла» в возникшей проблеме и найти ее оптимальное решение. Мне запомнились несколько таких поворотных моментов.

– В целях оптимального применения электронной цифровой системы зажигания (ЭЦСЗ, в то время только зарождавшейся) мы предлагаем совершенно новую компоновку роторно-поршневого двигателя, – доложили конструкторы руководителю СКБ РПД.

– Вариант революционный, – оценил предложение своих коллег Поспелов. – Но вы же знаете, что полным ходом идет подготовка производства «старого варианта» РПД.

– Применение традиционных компоновочных решений умаляют достоинства РПД, – убеждали его конструкторы.

Внимательно выслушав все «за» и «против», Борис Сидорович отдал предпочтение «революционеру» и принял решение прекратить подготовку производства «старого варианта» РПД. И, конечно же, поставил жесткие сроки по завершению разработки и внедрению оптимального варианта компоновки РПД. Что и было выполнено.

Сам Феликс Ванкель, посетив ВАЗ и ознакомившись с результатами наших конструкторских, исследовательских и технологических работ, сказал: «Архитектура (компоновка) роторно-поршневого двигателя ВАЗ для меня является самой лучшей из всех созданных на сегодняшний день». Это высказывание

звание явилось лучшей оценкой работы всего коллектива СКБ ПРД, руководимого Борисом Сидоровичем Поспеловым.

Вот другой пример его мгновенной реакции. В 1976 году, в результате плодотворной работы с представителем НАМИ Владимиром Евгеньевичем Тольским, специалистом в области виброакустики, конструкторы СКБ РПД предложили изменить установку односекционного РПД в автомобиле, а именно – переместить его вперед на 170 мм.

– Это приведет к большой разунификации с действующим производством, – заметил Поспелов.

– Но и снизит уровень вибрации от двигателя на кузов, – защищали свой довод конструкторы.

– Этот вариант не только возможен, но и необходим, – согласился Поспелов, рассмотрев конструкторскую документацию на проект. Он дал мне и тогда еще молодому специалисту Владимиру Феликсовичу Жмиевскому поручение:

– В течение двух недель изготовьте один автомобиль, а еще через неделю проведите все необходимые замеры для подтверждения правильности вашей теории.

Эта интереснейшая работа проводилась нами под руководством начальника автомобильного отдела Виктора Ефремовича Макарова. Перемещенный двигатель получил в народе название «выдвигенец». Надо отдать должное всем инженерам и рабочим, участвовавшим в создании этого варианта: люди работали, не считаясь с личным временем.

Автомобиль изготовили точно в срок и передали на испытания, которые подтвердили правильность и жизнеспособность «выдвигенца». Таким образом, Борис Сидорович дал зеленый свет новому проекту.

Впоследствии именно на базе «выдвигенца» было организовано опытно-промышленное производство автомобиля ВАЗ-21018 с односекционным РПД ВАЗ-311.

Уже сегодня, на посту технического директора моторного завода ОАО ХК «Барнаултрансмаш», я применяю в своей работе опыт, который унаследовал у Бориса Сидоровича Поспелова.

Александр Юрьевич КРИНСКИЙ,
специалист по нетрадиционным двигателям,
г. Санкт-Петербург

Прежде чем рассказать о моем знакомстве с Борисом Сидоровичем Поспеловым, необходимо сделать небольшой экскурс в историю.

В начале 80-х годов в одном из ленинградских научно-исследовательских институтов, работающем с высокофорсированными двигателями нетрадиционных схем, наступил кризис жанра. Главный конструктор В.Г. Щигорцев – талантливый инженер, новатор и изобретатель, побывал в НАМИ, где встретился с И.В. Зиновьевым. Вячеслав Георгиевич вернулся из Москвы во взвинченном состоянии, с горящими глазами и какими-то чертежами. Он заболел. Заболел гармонией конструктивной схемы роторно-поршневого двигателя. Преимущества РПД наиболее проявлялись при использовании его в объектах, которыми Щигорцев занимался. Включилась вся мощь его интеллекта и организаторских способностей. Я поехал вслед за ним в НАМИ, где познакомился с И.С. Пятовым, заведующим сектором РПД. Иван Соломонович уже знал о встрече В.Г. Щигорцева и И.В. Зиновьева. Так, волею судеб, сформировались будущие тандемы-связки наиболее близких по духу специалистов.

Игорь Владимирович занимался теорией организации рабочего процесса, был признанным специалистом в этой области. Иван Соломонович – энтузиаст роторной схемы, энциклопедически образованный человек, обладающий не только фундаментальными знаниями в области теории и технологии моторостроения, но и державший в то время в руках все организационные связи по роторной тематике. Умное и тонкое дирижирование, которое он осуществлял, позволило планомерно втягивать в круг участников разработки вначале ВНИИ-Мотопром, а затем и СКБ РПД АВТОВАЗа, которым руководил заместитель технического директора Борис Сидорович Поспелов.

В комнату группы главного конструктора В.Г. Щигорцева стремительно вошел крепкий, подтянутый, энергичный человек. Авторитет АВТОВАЗа был тогда непререкаемым. Все автолюбители группы нашего НИИ относились к этому заводу с великим почтением. И вот среди нас, запросто, находился один из первых руководителей – Б.С. Пospelов! Ни позерства, ни чванства. Поразительно просто вел себя этот человек. Надо сказать, что это было его органическим свойством, в чем я убеждался много раз. Он настолько был заряжен на дело, что на все эти штучки он не растрачивал себя. Но за этой человеческой простотой чувствовалось, что за ним стоит мощный коллектив. Пospelов тщательно вникал, все взвешивал, и если принимал решение, оно выполнялось неукоснительно.

Мне довелось вести переговоры о технических проблемах нового двигателя с нашим отечественным Ванкелем – Святославом Юрьевичем Иваницким. Он был явно озадачен возможностью реализации столь высоких параметров. Работая несколько лет над новым двигателем, он постепенно освоился с непривычными и даже фантастическими для мотоциклетного мира параметрами и в частных беседах признавался: «Да, это возможно!»

Работы с ВНИИМотопромом явились важной эволюционной вехой на пути создания нового роторного двигателя, позволили уточнить концепцию облика мотора, уйти от стандартных стереотипов и подготовили платформу для включения в работу СКБ РПД, что и было сделано при направляющем воздействии И.С. Пятова.

Для меня осталось загадкой, чем руководствовался Б.С. Пospelов, принимаясь за эту весьма проблемную работу, но никакого сомнения в успехе этой затеи у него не было. Как только СКБ РПД подключилось к разработке, дело резко пошло в гору. В этом – несомненная заслуга Бориса Сидоровича. Думаю, это дорого ему стоило. Двигателисты делятся на две категории – на восхищенных схемой РПД Ванкеля и на категорических ее противников. Нейтральных нет. Так вот, специалистов второй группы было предостаточно на любых уровнях.

Борис Сидорович из тех руководителей, которым необходимо все ключевые моменты видеть и оценить лично. Мне запомнился его визит на Иссык-Куль, где мы проводили испытания двигателя. Он приехал туда летом 1986 года после триумфальных испытаний автомобилей с РПД в Средней Азии. Он был как всегда сдержан, но подъем в нем чувствовался. Он органично влился в демократичную среду нашей молодежной группы, все посмотрел, всех внимательно выслушал. Он прекрасно понимал, что СКБ РПД АВТОВАЗа получило возможность на этом двигателе заглянуть в область сверхнагрузок и почерпнуть уникальную информацию для повышения надежности автомобильных и авиационных РПД.

Когда мы приезжали на завод с отчетом и постановкой новых задач, Б.С. Пospelов нас встречал, как боевых друзей, вернувшихся с передовой. Организовывал большой технический совет, расставлял акценты и давал задания. Работать с ним было здорово!

Во время поездки на Иссык-Куль Борис Сидорович купил себе национальный халат, чтобы пополнить свою коллекцию, которую он собрал во время испытаний автомобилей по азиатским республикам. У нас, да и у него, не было времени на осмотр местных красот, в горы мы не поднимались. Но даже высоты в 2500 метров ему хватило, чтобы почувствовать себя плохо. Он уже был тяжело болен. Но мы этого не знали.

Я благодарен судьбе, что встретил на своем пути этого удивительного человека, явившего собой великий пример Служения.

Иван Соломонович ПЯТОВ,
генеральный директор ООО «РЕАМ-РТИ», г. Москва

Как часто происходит в истории техники, все новое воспринимается с трудом. И не только из-за пресловутого консерватизма. Настоящей технике (инженерии) и ее жрецам (которые уже многое познали в своей области) чужда восторженность

прессы, рекламные заявления и поверхностные суждения, особенно в области двигателестроения, насчитывающей почти 100 лет своего развития.

В 60-е годы история роторно-поршневых двигателей только-только формировалась. Серьезные конструкторы, к которым, как я потом понял, относился Борис Сидорович Поспелов, опираясь на свои знания и понимание теории двигателей, их тепловых (рабочих) процессов, видели не только заявленные «первопроходцами» преимущества двигателей нового типа, но и, как считалось на тот момент, и их органические недостатки. И они были по-своему правы!

Помню, нашу группу специалистов НАМИ Борис Сидорович встретил в кабинете, который находился в сборочном корпусе ВАЗа, в самом начале конвейера. Он был корректен и при этом выглядел суровым человеком, в котором доминировала некая наступательная энергия, мне она показалась несколько агрессивной. Тема роторно-поршневых двигателей ему была достаточно знакома (по справкам специалистов, каким-то информационным материалам). Сейчас сказать, что он был скептиком, я не могу. Более верно – он был настороже: надо все проверить, просчитать, изучить. Таковую же позицию занимали в то время большинство серьезных специалистов ВАЗа в области двигателей (Соловьев, Коржов).

Несправедливо считается, что до СКБ РПД ВАЗа в СССР не создавались роторно-поршневые двигатели, компрессоры и прочее. Активные работы в этой области были инициативно начаты в ряде исследовательских центров еще в 1961 году. География довольно обширна: Москва (НАТИ, НАМИ, НИИ двигателей Минобороны, НИИТавтопром, НИИАвтопромматериалы, НИИАвтоэлектроники, ЗИЛ, Москвич), Серпухов (ВНИИМотопром), Омск, Киев, Харьков, Мелитополь, Тбилиси....

Именно успехи специалистов этих организаций, а также успехи их коллег в Чехословакии, ГДР и Польше стали причиной серьезного рассмотрения в Госплане СССР, Совете Министров СССР и, соответственно, в отделе машиностроения ЦК

КПСС перспектив промышленного освоения роторно-поршневых двигателей. В связи с интеграционными процессами вопрос о производстве роторно-поршневых двигателей рассматривался также комиссиями СЭВ.

Постановления ЦК КПСС и Совмина СССР, как и приказы Минавтопрома СССР, исполнителями не обсуждаются. Они выполняются! Нам, специалистам НАМИ по роторно-поршневым двигателям, поначалу было лестно – после стольких лет научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ наконец-то востребованы. На АВТОВАЗе создано СКБ РПД!

Участие в лицензионных переговорах, командировка на японскую фирму Тое Когио (так в те времена называлась компания Mazda), дисциплина в команде сотрудников сделали свое дело. Все, кто пришел в команду Бориса Сидоровича, приступили к активной, иногда даже агрессивной, работе.

Напрягало главное: АВТОВАЗ, забирая материальную часть (автомобили с роторно-поршневыми двигателями), конструкторскую и технологическую документацию, отчеты по выполненным исследованиям, и речи не вел о преимущественности (особенно оригинальных новых разработок, которые в ХХI веке осуществлены в новом поколении японских двигателей «Mazda» – на 25-30 лет позже, в двигателях специального назначения), об использовании потенциала специалистов НАМИ и других учреждений.

Сегодня, по прошествии стольких лет, могу утверждать, что мы все оказались заложниками идей лицензионного производства новой техники. Быстрый и успешный ввод мощностей современного Волжского автозавода, буквально перевернувший экономику СССР, в том числе военно-промышленного комплекса, породил определенный скепсис по отношению к самим себе, своим достижениям в области автомобильной техники и автомобильных двигателей.

Зачастую специалисты СКБ РПД все аспекты нового направления открывали для себя как «Америку». Достижения японцев их впечатляли больше, чем робкие напутствия каких-то там «наместников». Но это не повод для обид. Мы были детьми своего времени. И по разные стороны: «до» и «после».

Несмотря на усилия руководства ВАЗа, лицензионного проекта не случилось. Однако благодаря атомной энергии и пробивным способностям Бориса Сидоровича в кратчайшие сроки было построено здание СКБ РПД и закончен нулевой цикл (забиты сваи) на площадке будущего завода по выпуску 100 тысяч роторно-поршневых двигателей в год.

Дисциплина производства, работа с поставщиками под руководством Бориса Сидоровича позволили поднять качество роторно-поршневых двигателей, которые стали товарными настолько, что на ГАЗе, куда были отправлены несколько автомобилей, до сих пор существуют и работоспособны автомобили «Волга» с РПД-413 (пробеги более 250 тысяч километров!).

По ряду причин в СКБ РПД сменилось несколько главных конструкторов, уменьшилось производство двигателей, вдвое сократился штат работников. И в таких условиях Борис Сидорович Поспелов оставался Инженером с большой буквы. Он побуждал специалистов к интеллектуальной работе. Борис Сидорович лично посещал бывшие роторные центры, интересовался, какие реальные инженерные услуги они могли бы оказать СКБ РПД, какие идеи у них есть и какова степень их готовности к применению.

Про Б.С. Поспелова можно сказать: и один в поле воин. Генеральный директор ВАЗа В.Н. Поляков поставил Поспелова, как солдата, на пост и сказал: «Стой, пока не придет смена». И он стоял. До последнего своего часа.

День памяти

*16 января 1998 года, интерклуб ОАО «АВТОВАЗ»
Фрагменты аудиозаписи на 10-летию со дня смерти
Б.С. Поспелова*

Михаил Алексеевич Коржов:

– Бориса Сидоровича я знал с Горьковского автозавода. Это был специалист по самому трудному, самому прогрессивному и невероятно сложному для внедрения направлению – автома-

тической коробки перемены передач для автомобилей «Волга», «Чайка». И мы, тогда молодые еще, знали, что он проделал огромную работу: организовал не только специалистов ГАЗа, но всего Советского Союза, чтобы на автомобилях ГАЗ появились АКПП.

Становление Волжского автозавода связано у людей с огромной потерей нервной энергии, физических сил. Борис Сидорович был примером по самоотдаче. Его вклад в появление на конвейере автомобилей ВАЗ-2101, ВАЗ-2103 и их модификаций трудно переоценить, потому что физическое воздействие на дело, участие в нем с потерей, может быть, собственного здоровья – все это происходило у меня на глазах. Другого такого специалиста и руководителя, жесткого и в то же время душевного человека, трудно себе представить. Многие из нас появились на ВАЗе и стали тем, кем стали, только благодаря Борису Сидоровичу.

Виктор Федорович Пешков:

– Борис Сидорович – это первый человек, с которым я встретился на ВАЗе. Он принимал меня на работу. Создав СКБ РПД, он прошел вместе с коллективом период всеобщего интереса к роторному двигателю, период неудач и разочарования. Нас поражала его настойчивость, его умение пробивать вопросы, которые нам казались совершенно непробиваемыми. Например, мы помним, когда его родной Горьковский автозавод был категорически против установки РПД на автомобили ГАЗ. Но Борис Сидорович благодаря своей пробивной силе и инициативе добился того, чтобы «Волги» с РПД ходили лучше, чем с поршневыми двигателями. Вскоре сами горьковчане стали петь дифирамбы нашему ротору.

Некоторые подчеркивают, что он предъявлял несправедливые, железные требования. Но время проходит, и справедливость требований Поспелова подтверждается. Они были во благо дела, во благо коллектива. Он никогда не переходил на личности, что поражало. Вроде, антипатия возникает в разговоре страшная, а через полчаса к нему зайди – он спокойно, без досады, будет обсуждать вопросы. Человек дела.

Лев Лазаревич Вайнштейн:

– Внутри у него был необозримый запас энергии, которой хватало на все. Казалось, что этот источник, вопреки всем законам, неистощим. Даже когда он был на отдыхе, в лесу, с семьей – я не могу себе представить его без дела, сидящим или лежащим, ему надо было двигаться постоянно. Многие люди пришли на завод позже и не знают Бориса Сидоровича Поспелова. Жаль, что мы на заводе не поддерживаем и не пропагандируем память о таких именах. Я думаю, молодые специалисты должны знать о таких людях, а не просто представлять себе безликую массу, которая появилась и участвовала в становлении ВАЗа.

Андор Капитонович Михайлов:

– Следует сказать о том, что направление РПД в бывшем Советском Союзе было новшеством. И Поспелов первым понял, что этот двигатель без новых материалов не может состояться. Без материалов, о которых ни в каких НИИ не слышали и не знали, что это такое. Он сделал все, чтобы эти материалы появились. Их создавала вся страна. Без его настойчивости, целеустремленности, умения обязать, заставить, увлечь – этого бы не состоялось.

Владимир Федорович Миленков:

– Я доволен тем, что мне пришлось соприкоснуться с такой личностью, как Борис Сидорович Поспелов. Шел период разработки и утверждения проекта СКБ РПД. Здесь во всю мощь проявилась преданность и любовь к делу, которым он занимался. Так можно любить только либо женщину, либо своих детей. Когда начался разговор о создании СКБ РПД, его с этой дороги свернуть было невозможно. Мне много пришлось утверждать проектов в высших инстанциях, но легче всего утверждался проект СКБ РПД. И делал все это Борис Сидорович. Заходя в любой кабинет, он увлекал всех своей идеей – создания СКБ РПД. Он мог за 5-10 минут убедить человека в том, что без этого не может жить автомобильная промышленность Советского Союза. Пусть имя Бориса Сидоровича будет постоянно на устах грамотных инженеров, в первую очередь, на устах инженеров Волжского автомобильного завода.

Часть 3. СВЕДЕНИЯ

Трудовая деятельность Б.С. Поспелова

Горьковский автомобильный завод

1952 – конструктор конструкторско-экспериментального отдела (КЭО)

1954 – старший конструктор

1956 – ведущий конструктор

1961 – руководитель конструкторской группы легковых автомобилей

1965 – начальник конструкторского бюро трансмиссий легковых автомобилей

Волжский автомобильный завод

1966 – заместитель главного конструктора

1971 – заместитель технического директора

1974 – начальник специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД), заместитель технического директора

Сведения о поощрениях и награждениях

Горьковский автомобильный завод

1960 За участие в разработке конструкции автоматической коробки перемены передач автомобиля «Чайка» награжден малой серебряной медалью ВДНХ СССР

1963 Занесен в Книгу почета

1965 Занесен на Доску почета

Волжский автомобильный завод

1970 Медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина»

1971 Орден Трудового Красного Знамени за пуск первой очереди ВАЗа

1973 Орден Дружбы народов за пуск в эксплуатацию всего комплекса ВАЗа

- 1975 Знак «Победитель социалистического соревнования 1974 года»
- 1976 Юбилейная медаль в честь Дня машиностроителя
- 1978 Знак «Победитель социалистического соревнования 1978 года»
- 1981 Почетный знак «Ветеран автомобильной промышленности»
- 1986 Орден «Знак Почета»

Многokrатно награждался Почетными грамотами Министерства автомобильной промышленности и ЦК профсоюза.

**Хроника основных событий
по производству роторно-поршневых двигателей
в ОАО «АВТОВАЗ»**

1973

23 ноября

– издан приказ министра автомобильной промышленности СССР № 288 «О развитии и ускорении работ по созданию роторно-поршневых двигателей для автомобилей и мотоциклов». Предложено генеральному директору АВТОВАЗа В.Н. Полякову подготовить предложения по организации в системе объединения конструкторско-экспериментального центра по автомобильным РПД (СКБ и производственная база на выпуск 400-500 двигателей в год) с перспективой развития до стадии серийного производства. Функции координатора по тематике автомобильных РПД возложены на Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ).

1974

март

– делегация конструкторов-двигателистов АВТОВАЗа в ходе служебной командировки по автозаводам Японии и Германии изучали вопрос снижения токсичности выхлопных газов на автомобилях с использованием роторно-поршневых двигателей.

18 апреля

– в соответствии с приказом министра автомобильной промышленности СССР А.М. Тарасова на ВАЗе издан приказ генерального директора № 134 от 18 апреля 1974 года о создании в составе управления главного конструктора (за пределами штатного расписания) специального конструкторского бюро по роторно-поршневым двигателям (СКБ РПД) для автомобилей и мотоциклов. Руководителем назначен Поспелов Борис Сидорович.

29 июня

– в соответствии с распоряжением генерального директора Волжского автозавода В.Н. Полякова начались работы по изготовлению экспериментального образца автомобиля Э-2103Р с роторно-поршневым двигателем «Мазда».

сентябрь

– подготовлен и начал испытываться в боксе на испытательном участке УГК первый роторно-поршневой двигатель 2Э401, двухсекционный (стендовый вариант).

28 декабря

– состоялось закрытое совещание у генерального директора ВАЗа В.Н. Полякова по вопросам создания перспективной модели автомобиля образца 1980 года. В числе предложенных концепций обсуждалась целесообразность применения в новом автомобиле роторно-поршневого двигателя.

1975

20 июля

– издан приказ №190 генерального директора ВАЗа А.А. Житкова «О расширении работ по роторно-поршневым двигателям», в нем говорилось о приобретении опыта, необходимого для перехода на массовое производство РПД (30 двигателей в месяц), о расширении площадей опытного производства.

1976

– по итогам 1976 года в соответствии с планом по внедрению новой техники разработана техническая документация и изготовлено 30 экспериментальных образцов роторно-поршневых двигателей ВАЗ-311.

1977

14 февраля

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков провел в Москве совещание по вопросу о состоянии и хо-

де работ по роторно-поршневым двигателям на Волжском автозаводе.

19 июля

– заместитель министра автомобильной промышленности СССР Е.А. Башинджагян провел рабочее совещание по развитию производства роторно-поршневых двигателей на Волжском автозаводе. Отмечено, что проделана значительная работа. Совещание приняло технические решения, дало поручения увеличить финансирование работ и ускорить изготовление опытных образцов и их испытания.

24 августа

– вопросы изготовления на ВАЗе и опытной эксплуатации в Тольятти, Куйбышеве и Москве роторно-поршневых двигателей стали предметом обсуждения на совещании у заместителя министра автомобильной промышленности Е.А. Башинджагяна.

4 ноября

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков на совещании в Москве обсудил развитие конструирования и производства роторно-поршневых двигателей на Волжском автозаводе. С сообщениями о создании перспективных моделей автомобилей выступили главный конструктор АВТОВАЗа Г.К. Мирзоев и руководитель СКБ РПД Б.С. Поспелов. В развитие проекта РПД принято решение организовать на ВАЗе опытно-промышленное производство по выпуску 30-50 штук РПД в месяц с апреля 1978 года.

14-16 ноября

– на Волжском автозаводе побывала с рабочим визитом делегация фирмы «Ситроен» (Франция) во главе с главным конструктором по роторно-поршневым двигателям Нугару. С руководством автозавода обсуждались вопросы сотрудничества в области конструирования и производства РПД. Делегация осмотрела и опробовала на испытательном треке автомобиль «Жигули», оснащенный роторно-поршневым двигателем. Нугару отметил, что сейчас «Ситроен» и АВТОВАЗ находятся примерно на одном уровне развития РПД.

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков провел совещание по вопросу организации на Волжском автозаводе опытно-промышленного производства роторно-поршневых двигателей. Были одобрены предварительные результаты работы и проект приказа, подготовленный Б.С. Поспеловым и Н.И. Летчфордом. Установлен срок выпуска первых автомобилей с РПД – III квартал 1978 года. Министр подчеркнул, что проект нуждается в регулярной проверке путем реальной эксплуатации автомобилей с РПД.

1978

21 февраля

– в соответствии с приказом № 35 генерального директора производственного объединения «АвтоВАЗ» А.А. Житкова с III квартала текущего года на Волжском автозаводе начаты работы по организации опытно-промышленного производства автомобилей с роторно-поршневыми двигателями ВАЗ-311 с темпом выпуска 30-50 автомобилей в месяц.

май

– изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-21018 с роторно-поршневым двигателем ВАЗ-311.

23 сентября

– принято решение № 17234 Совета Министров СССР о продаже автомобилей Волжского автозавода с роторно-поршневыми двигателями работникам предприятия и в ГАИ МВД СССР для опытной испытательной эксплуатации. Поручено в течение 1979 года подготовить к реализации 260 автомобилей с РПД модели 21018.

– в течение 1978 года на Волжском автозаводе проводились доводочные работы и испытания роторно-поршневых двигателей, разработана технология их изготовления на опытной базе, проведены межведомственные испытания автомобиля ВАЗ-2101 с РПД модели 21018, получена рекомендация для

его установки на опытно-промышленную партию автомобилей. В IV квартале была изготовлена первая партия товарных автомобилей в количестве 51 штуки.

1979

16 января

– на совещании у министра автомобильной промышленности В.Н. Полякова обсуждались вопросы постановки на производство автомобиля особо малого класса на Серпуховском мотозаводе взамен выпускаемой мотоколяски. Министр поручил Волжскому автозаводу создать модификацию роторно-поршневого двигателя для микроавтомобиля и изготовить опытный образец для испытаний.

1 июля

– по состоянию на текущий день в сборочно-кузовном производстве ВАЗа было собрано 265 автомобилей ВАЗ-21018 с роторно-поршневым двигателем.

1980

26 марта

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков провел рабочее совещание по вопросу дальнейшего развития работ на Волжском автозаводе по роторно-поршневым двигателям. Приняты организационные и технико-технологические решения, в том числе: разработать РПД для оснащения специальной престижной модификации автомобилей «Волга» и «Чайка», определиться с созданием спортивных модификаций автомобилей с РПД, проработать применение РПД в схеме смешанного силового агрегата электромобилей.

апрель

– изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-21019 с роторно-поршневым двигателем ВАЗ-411.

1981

1 января

– на площадке спецавтоцентра по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей «Жигули» в г. Тольятти был организован отдельный участок для ремонта автомобилей с роторно-поршневыми двигателями. Для справки: в 1979-1980 гг. изготовлено и реализовано 260 автомобилей модели ВАЗ-21018 с РПД, в том числе 50 – индивидуальным владельцам с целью отработки конструкции в процессе эксплуатации.

18 февраля

– вопросы создания с помощью инофирм цифровой системы зажигания (ЦСЗ) для РПД, привлечения оборонной отрасли для производства ряда комплектующих обсуждались на совещании у министра автомобильной промышленности В.Н. Полякова. Принято решение о командировании Б.С. Пospelова, заместителя главного конструктора АВТОВАЗа, в Москву сроком на 1 месяц для решения вопросов по РПД с министерствами и главками.

13 марта

– подведены итоги внутривзаводского соревнования среди молодых специалистов Волжского автозавода за 1980 год. Двадцать три человека были удостоены звания «Лучший молодой специалист Волжского автозавода», в том числе Мясищев Сергей Филиппович, инженер-конструктор отдела проектирования двигателей РПД – за разработку новых конструкций роторно-поршневых двигателей.

20 декабря

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков побывал в Тольятти, на Волжском автомобильном заводе. С руководством предприятия министр обсуждал, в том числе, вопросы производства роторно-поршневых двигателей.

1982

апрель

– в Москве на Центральной выставке «НТТМ-82», посвященной XIX съезду ВЛКСМ и научно-техническому творчест-

ву молодежи, Волжский автозавод представил, в том числе, ВАЗ-21018 с роторно-поршневым двигателем.

31 мая

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков на своем совещании принял решение «считать целесообразным уточнение задач, стоящих перед специальным конструкторским бюро роторно-поршневых двигателей ВАЗа, возложив на него разработку, помимо РПД, дизельной тематики, поисковые работы по перспективным двигателям и производство их опытных партий». Совещание констатировало, что СКБ РПД должно иметь отраслевой характер работы и ориентировало это подразделение ВАЗа на поиски решений по отраслевым направлениям: управляемый впрыск топлива с применением электроники, перспективные системы зажигания, форсирование работ по РПД с продолжением опытного производства в объеме 150-200 двигателей в год, применение РПД на спецмодификациях автомобилей ВАЗ и РАФ для широкой опытной эксплуатации.

20 октября

– министр автомобильной промышленности СССР В.Н. Поляков провел совещание на тему: работа конструкторского бюро АВТОВАЗа по роторно-поршневым двигателям, автомобильные перспективы применения РПД ВАЗа и возможности организации их серийного производства. Приняты решения: приступить с 1983 года к организации коммерческого выпуска автомобильных РПД для специальных оперативных машин (ВАЗ-21059), определить на 1983 год программу производства РПД на ВАЗе в количестве 200 штук в год; освободившуюся численность ИТР и рабочих СКБ направить на создание дизельных двигателей; усилить материальное стимулирование работников СКБ РПД за разработку и внедрение новых конструкций.

1984

3 января

– государственной комиссией утвержден акт о приемке в эксплуатацию в соответствии с пусковым комплексом 1983 го-

да первой очереди специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей площадью 13,6 тысячи кв. м.

1986

июнь

– изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-21059 с роторно-поршневым двигателем ВАЗ-411 мощностью 120 л.с.

сентябрь

– на ВДНХ СССР на межотраслевой выставке «Машиностроение-86» Волжский автозавод представил натурные образцы новых промышленных разработок, в том числе роторно-поршневые двигатели.

1987

7 марта

– генеральная дирекция направила официальные возражения в адрес Министерства автомобильной промышленности СССР по поводу требований создать на Волжском автозаводе мощности по производству роторно-поршневых двигателей в объеме 52 тысяч штук – в связи с резким увеличением номенклатуры выпускаемой продукции, усложнением организации и управления производства в целом в течение последних 3-х пятилеток.

16 сентября

– министр автомобильной промышленности СССР Н.А. Пугин подписал приказ «Об укреплении экспериментально-исследовательской и производственной базы специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей Волжского автозавода».

21 сентября

– за разработку, изготовление и внедрение в производство перспективных автомобилей и двигателей, в том числе РПД с

бесконтактной системой зажигания, производственное объединение «АвтоВАЗ» по итогам выставки «НТТМ-87» удостоено Диплома второй степени ВДНХ СССР (Москва).

1992

24 ноября

– в выставочном комплексе на Красной Пресне, в Москве, в рамках международной выставки «Автоиндустрия-92» АВТОВАЗ представил в своей экспозиции натурные промышленные образцы, в том числе роторно-поршневой двигатель.

1993

Август, ноябрь

– на 7-м международном автосалоне в Санкт-Петербурге и 3-м международном Московском авиашоу демонстрировался мотодельтаплан с роторно-поршневым двигателем, разработанным в СКБ РПД АВТОВАЗа по заказу фирмы «Л.М. Аэро».

1995

23-29 августа

– автомобиль ВАЗ-2109-90 с роторно-поршневым двигателем был представлен в Экспоцентре на Красной Пресне в ходе работы 2-го Московского автосалона.

сентябрь

– прошли испытания опытного образца роторно-поршневого лодочного мотора, разработанного ОАО «АВТОВАЗ» совместно с Самарским конструкторским бюро моторостроения.

1996

11 апреля

– в составе экспозиции Самарской области на международной выставке «Технологии из России», которая начала работу

в Риме (Италия) АВТОВАЗ демонстрировал, в том числе, продукцию СКБ РПД – авиационный двигатель ВАЗ-1187 и автомобильный роторно-поршневой двигатель.

29 мая

– переднеприводный ВАЗ-2109-90 с роторно-поршневым двигателем экспонировался в Нижнем Новгороде на ярмарке «Автотехсервис-96».

4-9 июня

– роторно-поршневой авиационный двигатель ВАЗ-1187 разработки конструкторов АВТОВАЗа был представлен в экспозиции международной технической выставки «Двигатели-96» в Москве.

1997

июнь

– переднеприводный автомобиль ВАЗ-2109-91 с роторно-поршневым двигателем получил сертификат на право продажи в количестве 150 штук в течение 1997 года.

август

– в генеральном департаменте развития АВТОВАЗа успешно прошли испытания нового роторно-поршневого двигателя для авиации общего назначения – легких самолетов и вертолетов.

30 октября

– автомобиль ВАЗ-2115 с роторно-поршневым двигателем был представлен на автосалоне «Автосервис-шоу-97» в Санкт-Петербурге.

1998

май

– состоялся дебют спортивно-кольцевой «десятки» с роторно-поршневым двигателем ВАЗ-415 и мощностью силового агрегата 220 л.с. В создании и изготовлении автомобиля и двига-

теля принимали участие конструкторы СКБ РПД, специалисты управления форсированных испытаний автомобилей серийного производства, водители-испытатели.

26-30 мая

– новые перспективные модели, в том числе автомобили ВАЗ-2115 с роторно-поршневым двигателем, были представлены в экспозиции ОАО «АВТОВАЗ» на автосалоне в Нижнем Новгороде.

1999

февраль

– в Тольятти прошли переговоры с одной из фирм США о поставке вазовских роторно-поршневых двигателей для оснащения легкомоторных американских самолетов.

октябрь

– специалисты специального конструкторского бюро НТЦ по роторно-поршневым двигателям (РПД) приняли участие в работе Московского международного аэрокосмического салона «МАКС-99».

2003

19 августа

– на открывшемся в подмосковном Жуковском 6-м международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2003» в экспозиции Самарской губернии были представлены роторно-поршневые двигатели конструкции СКБ РПД АВТОВАЗа.

2004

24 марта

– вышел приказ № 342 президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ» о закрытии специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД), единствен-

ного производства, выпускающего в России двигатели данного класса для оснащения, как правило, автомобилей спецслужб. Производство роторных моторов сворачивается в рамках программы оптимизации расходов АВТОВАЗа.

9 ноября

– ОАО «АВТОВАЗ» стал владельцем 26% долей ООО «Конструкторское бюро роторно-поршневых двигателей», созданного в г. Тольятти.

Автор-составитель А.Е. Степанов

ПРИКАЗ

по Волжскому объединению по производству легковых автомобилей (АвтоВАЗ) № 134 от 18 апреля 1974 г.

г. Тольятти

СОДЕРЖАНИЕ:

Во исполнение приказа Министра автомобильной промышленности СССР № 288 от 23 ноября 1973 г. «О развитии и ускорении работ по созданию роторно-поршневых двигателей для автомобилей и мотоциклов»

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Создать на Волжском объединении по производству легковых автомобилей (без включения в штаты Волжского автомобильного завода) специальное конструкторское бюро по роторно-поршневым двигателям.

2. Назначить начальником СКБ по роторно-поршневым двигателям заместителя технического директора т. ПОСПЕЛОВА Б.С.

3. Начальнику УТиЗа тов. ОСИПОВУ оформить временное штатное расписание СКБ и выделить 100 ед. ИТР и 50 ед. рабочих для его организации и осуществления экспериментальных и доводочных работ.

В составе СКБ, кроме конструкторских и исследовательских бюро, предусмотреть наличие технологических групп по основным видам технологии, применяемой в изготовлении роторно-поршневых двигателей.

4. Нач. проектного управления т. МИЛЕНКОВУ, нач. УГК т. СОЛОВЬЕВУ и нач. СКБ т. ПОСПЕЛОВУ представить мне на утверждение временные площади, выделенные на территории УГК для работы СКБ РПД.

5. Нач. проектного управления т. МИЛЕНКОВУ подготовить проектное задание на строительство специального здания для СКБ РПД с учетом размещения там конструкторских бюро, лабораторий и опытно-промышленного производства на 100 тыс. двигателей.

Здание привязать между центром технического обслуживания и учебным центром.

6. Зам. генерального директора по строительству т. СТАРЕНКО оформить в Минавтопроме строительство указанного здания для СКБ РПД и порядок финансирования.

7. Временно, до строительства специального здания, опытно-промышленное производство РПД разместить на строящихся производственных площадях учебного центра, передав их в распоряжение механосборочного производства.

8. Директору МСП т. ФАРШАТОВУ в течение II квартала разработать предварительные технологические планировки и задание на дополнительные строительно-монтажные работы, а также спецификации на оборудование для временного размещения и организации опытно-промышленного производства РПД на территории производственной части учебного корпуса.

Опытно-промышленное производство планировать, исходя из необходимости создать мощности на выпуск:

- двухсекционных роторно-поршневых двигателей мощностью 100-105 л.с. для установки на автомобили ВАЗ-2103 и «Москвич» в количестве 30 тыс. штук в год;

- двухсекционных роторно-поршневых двигателей мощностью 140 л.с. для установки на автомобили «Волга» в количестве 50 тыс. штук в год;

- односекционных роторно-поршневых двигателей мощностью 70 л.с. для установки на автомобили ВАЗ-2101 в количестве 20 тыс. штук в год.

9. т.т. ФАРШАТОВУ, СТАРЕНКО и ПОСПЕЛОВУ планировать проведение работ таким образом, чтобы опытно-промышленное производство РПД было бы начато не позже 1976 г.

10. Начальнику УГК т. СОЛОВЬЕВУ подключить к работе СКБ РПД подразделения общих служб, технической документации и патентов, а также обеспечить изготовление и доводку РПД в экспериментальном цехе и цехе испытаний.

Генеральный директор В. ПОЛЯКОВ

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Эту книгу планировалось издать хоть не к круглой, но все же внушительной дате – 77-летию Бориса Сидоровича Поспелова. Но печать задерживалась, и фрагменты книги появились в газете «Волжский автостроитель» именно 25 апреля 2006 года – в день его рождения. Статья называлась «Борис Поспелов. Бесконечная преданность делу» и вызвала волну откликов: телефонные звонки раздавались и в редакции многотиражки, и в дирекции по связям с общественностью, и в квартире семьи Поспеловых. С вопросами обращались рабочие, обеспокоенные проблемой СКБ РПД, ветераны АВТОВАЗа, бывшие коллеги Б.С.Поспелова со словами благодарности за то, что не предаются забвению имена достойных людей.

На днях пришло письмо из Самары, его автор – Александр Львович Постников, как он сам выразился, «последний, третий главный инженер СКБ РПД». Молодым инженером-конструктором он прибыл на АВТОВАЗ в 1979 году и посвятил себя роторной теме. С 2004 года А.Л. Постников работает в филиале ОАО «Гипротрубопровод» – «Самарагипротрубопровод», но не теряет связи с АВТОВАЗом, которому отдано более 25 лет. Письмо бывшего главного инженера СКБ РПД звучит как символ инженерного неравнодушия и человеческой надежды.

Вторым документом, имеющим право на существование, редколлегия посчитала отчет инженера-конструктора СКБ РПД Виктора Всеволодовича Шафранова по итогам выставки «Автоиндустрия-92», где экспонировались роторно-поршневые двигатели Волжского автозавода. Документ найден в архивных анналах за пять минут до выхода книги в свет и помещается здесь как подтверждение актуальности роторной темы и в новом, XXI веке. Приводится с незначительными сокращениями.

Могли бы конкурировать с фирмой Mazda

Не хочется громких слов, но если мы не будем сохранять память о таких людях, как Борис Сидорович Поспелов, Виктор Николаевич Поляков, то у нас не будет будущего. Поспелов

был Человеком Дела и Человеком Слова. То, что он создал за 14 (всего!) лет, невозможно переоценить. Это и очень сильный коллектив преданных делу людей, и производственные мощности, и прекрасный двигатель в итоге.

Я хорошо помню период созидания 80-х годов, а также то, как, съездив в Тольятти в командировку и самостоятельно порулив на «семерке» с РПД, я буквально «заболел» этим двигателем. Это же Мотор! У него действительно – высокая культура хода и бесконечно приятный звук. Все время хотел установить его на свою «копейку», не получилось – в 1998 году купил товарную LADA SAMARA 21099-91 с РПД, кстати, до сих пор на ней езжу.

Жаль, что в 2004 году и коллектив СКБ РПД, и производственные мощности были «пущены с молотка» руководством завода. Причины этого действия в двух словах не опишешь, они могут занять не один десяток томов оправданий. А суть, помоему, одна: «вышли из моды» Пospelовы и Поляковы.

Было впечатление, что Вильчик тянул с ликвидацией, пока не понял, что Виктор Николаевич уже не вернется в строй. До последнего не мог пренебречь авторитетом 89-летнего старика (Поляков умер в июне 2004 г.).

Ведь вот что говорил в свое время первый генеральный директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков: «Остановиться – значит отстать. Нужна активная работа над перспективами, вечно нельзя плестись в хвосте. Ибо любая покупка лицензии – в принципе это отставание. Мы покупаем существующий опыт и пока внедряем – появляется новый».

А сегодня, в 2006 году, речь идет, пожалуй, даже не о лицензиях, а скорее об «отверточной» технологии.

Не могу не вспомнить совет директоров 31 марта 2004 года – через неделю после приказа № 342 президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ» о прекращении исследовательских и опытно-конструкторских работ по РПД. На повестке дня под номером «семь» стоял вопрос по СКБ РПД, которое представляли руководитель подразделения В.А. Шнякин и я, главный инженер. В память врезалась серая масса высоких начальников, пренебрежительное отношение к представите-

лям СКБ РПД, к сути вопроса. И разительная перемена в поведении этой массы после того, как за нас «заступился хозяин» – Владимир Васильевич Каданников.

Кстати, Каданников сразу воспринимался «в цвете» на фоне этой серости. Начав с теплого слова в адрес Бориса Сидоровича Поспелова, он окончательно расположил к себе.

Все-таки искренность и обеспокоенность («...разобрать недолго, только ведь потом не соберешь...») не подделаешь «в прямом эфире». Председатель совета директоров говорил от сердца.

Слова В.В. Каданникова «...мы люди государевы...» лично мне объясняют все, хотя он хотел сказать то, что сказал дальше: «...я тут за последнюю неделю получил чертову кучу писем...». Он встал, сходил в свой кабинет, принес и зачитал почти все. В основном они касались авиационного применения двигателя – суть одна: «Не погубите мотор!». Каданников предложил вариант наиболее «государственный». Этот вариант в дальнейшем был отработан, но «в дело не пошел», государство-то тоже не поспеловско-поляковское.

Короче, что сделано, то сделано.

Все, что осталось от СКБ РПД после приказа № 342, отдали инвестору в совместное с АВТОВАЗом предприятие – ООО «КБ РПД». Но у инвестора оказалась проблема с деньгами, то есть денег вообще не оказалось, а только обещания (почему это было тайной на момент создания ООО – непонятно до сих пор даже мне). С октября 2004 года по настоящий момент у оставшихся энтузиастов было всего 3 (!) зарплаты. Последний раз в августе 2005 года. Кого-то «кормит» жена, кого-то дети, кто-то «растянул» вазовские акции. Я не смог «сработаться» с инвестором.

Сейчас и у самых стойких оставшихся (около 80 человек) умирает надежда. Подписались под письмами в прокуратуру и руководству завода. Ответа, говорят, пока нет.

С Королевым – космос, с Алексеевым – экранопланы, с Поляковым – автозавод за 4 (!) года. А с Поспеловым мы сегодня конкурировали бы с Mazda RX-8, роторный двигатель которой «RENESIS» признан мировым сообществом «Лучшим двигате-

лем 2003 года», и, добавляя престижа родному заводу, расширили и без того необъятный спектр применений роторного двигателя.

Лично мне нравятся люди, получающие удовольствие от хорошо сделанной работы.

Александр Постников,
бывший главный инженер СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ»,
ныне начальник технического отдела филиала
ОАО «Гипротрубопровод» – «Самарагипротрубопровод»

Отчет по результатам выставки «АВТОИНДУСТРИЯ-92»

*Заместителю
технического директора ПО «АВТОВАЗ»
тов. Стоянову В.Д.*

Выводы по итогам экспонирования
на выставке «Автоиндустрия-92»
роторно-поршневых двигателей ВАЗ
и ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
по судьбе роторной тематики на ВАЗе

Выставка «Автоиндустрия-92» стала свидетельством того, что роторно-поршневые двигатели, с одной стороны, были украшением экспозиции ВАЗа, с другой стороны, оказались его позором.

Украшением потому, что у многочисленных посетителей вызывали восторг высокие показатели удельных параметров РПД Ванкеля, благодаря которым этот двигатель уже давно, еще в пору своего наивысшего подъема, обрел среди потенциальных потребителей огромную популярность, сохраняющуюся и через 15 лет после исчезновения РПД из поля зрения поклонников. Немало посетителей приезжали на выставку «Автоиндустрия-92» только ради того, чтобы еще раз увидеть РПД.

Позором же потому, что, являясь монополистом в нашей стране и одним из немногих в мире, сохранившим разработки

по РПД в структуре своей деятельности, ВАЗ до сих пор не принял никаких мер к организации товарного производства этих двигателей, обладающих высокой энерговооруженностью. РПД особенно привлекателен в связи с этим как для престижных автомобилей (обеспечивают получение у них высокого уровня комфортабельности и динамичности), так и для средств механизации сельского и коммунального хозяйства. РПД Ванкеля обладает высокими удельной, габаритной и литровой мощностями, характеристикой протекания крутящего момента более пологой, чем у поршневых двигателей, и потому более привлекательной для транспортных машин любого типа.

Специальный интерес к роторно-поршневым двигателям был проявлен такими организациями, как:

– ГАЗ – для автомобилей престижного класса типа ГАЗ-3105 требуется в год не менее 100 двигателей мощностью 140-170 л.с., имеющих в портфеле готовых разработок СКБ РПД;

– АВТОКАМ – для комплектования автомобилей спортивно-дорожного (престижного) класса, оснащаемых на сегодня поршневыми двигателями зарубежного производства, закупаемыми за валюту, требуется до 1000 штук в год РПД мощностью 120-140 л.с. типа устанавливаемых сегодня на автомобили ВАЗ-21059 для МВД;

– АО «МАРТ» – для разрабатываемого автомобиля «ЭКС-ТРЕМИСТ» суперпрестижного класса, а также для спецавтомобиля для супермарафонов «ФАРАОН» требуется несколько десятков в год РПД мощностью 350-500 л.с.; опыт создания таких двигателей у СКБ РПД имеется;

– МП по производству машин для коммунального хозяйства заинтересовалось двигателями мощностью 120-140 л.с. и готово закупать их в количестве до 100 шт. в год.

Кроме того, общение с посетителями выставки позволило оценить потенциальную потребность рынка в РПД ВАЗ-411, ВАЗ-413 (мощностью 120-140 л.с.) в несколько сотен штук в год. А с учетом ранее проведенных опросов даже без углублен-

ного маркетинга можно смело утверждать, что в условиях существующего в транспортном машиностроении «моторного голода» и при крайне низком техническом уровне большинства выпускаемых промышленностью двигателей, производство РПД мощностью 100-150 л.с. в количестве 100 тыс. штук в год будет иметь неограниченный сбыт и способно обеспечить ВАЗу значительные дополнительные прибыли. Кроме того, даже собственные автомобили ВАЗа как классической компоновки, так и переднеприводные модели, оснащенные РПД, пользовались бы большим спросом не только на внутреннем рынке, но и за рубежом, о чем ранее говорил глава «Wankel GmbH» д-р Айерман, выразивший готовность продавать автомобили с ротором в Германии, где до сих пор существует «Общество любителей автомобилей Ro-80». Замечено, что любой водитель, поездивший на автомобиле с РПД, обычно перестает признавать другие типы двигателей, о чем свидетельствуют многочисленные отзывы из МВД и КГБ, бывших монопольными потребителями автомобилей ВАЗ-21019 и ВАЗ-21059 с РПД ВАЗ-411 и ВАЗ-413 у нас в стране, а также заявления водителей-испытателей СКБ РПД ВАЗа и других заводов, проводивших в рамках заказов МВД испытания своих автомобилей с РПД ВАЗ.

Одним из наиболее ярких свидетельств достоинств РПД является случай, происшедший в 1989 году, когда по указанию В.В. Бакатина, бывшего в то время министром внутренних дел СССР, в МУРе проходил оценочные испытания один из автомобилей ВАЗ-2107 с РПД ВАЗ-413. Неброскость этого автомобиля в сочетании с высокими динамическими качествами, которые обеспечивал ему РПД мощностью 140 л.с., позволяли МУРовцам решать такие сложные оперативные задачи, которые на автомобилях со стандартными двигателями порой оказывались им не по плечу.

При передаче роторного автомобиля на испытания было оговорено, что он будет возвращен через месяц, но по прошествии срока из МУРа пришло письмо с просьбой оставить у них автомобиль с ВАЗ-2107 с РПД на дополнительный срок и перечислением его исключительных преимуществ.

Но венцом этих испытаний стал последний случай в судьбе этого ВАЗ-2107, происшедший через два с половиной месяца после их начала, когда при преследовании опасного преступника, сидевшего за рулем высокоскоростного иностранного автомобиля, МУРовцам удалось «загнать» его, но при этом и свой автомобиль был поврежден.

А преследуемый, выйдя из своей разбитой иномарки, сказал: «Ребята! Я свое отсижу. Но когда выйду – во что бы то ни стало раздобуду себе такой же двигатель, как у вас!»

И при всем этом тематика РПД на ВАЗе влачит сегодня жалкое существование и может оказаться на грани вымирания, что является свидетельством недальновидности руководителей ВАЗа на всех уровнях.

Так в Китае, оказавшемся в аналогичных условиях перед выбором – либо закупать комплексные лицензии на вполне совершенные современные поршневые двигатели, либо финансировать разработки и освоение производства РПД собственной конструкции – остановились на втором варианте, потому что:

- во-первых, этот двигатель обладает сочетанием потребительских качеств, вобравшим в себя достоинства, присущие другим типам двигателей по отдельности;

- во-вторых, этот двигатель обладает наибольшим запасом нереализованных потенциальных возможностей;

- в-третьих, этот путь позволяет обеспечить развитие собственных научных и производственных сил, оберегая страну от экономической зависимости от других государств.

Отсутствие практического интереса к тематике РПД со стороны ВАЗа сделало СКБ РПД инородным телом в структуре завода. В условиях экономической нестабильности общества и грядущей приватизации ВАЗа может возникнуть вопрос о выделении СКБ РПД в независимую организацию, что для коллектива и разрабатываемой им тематики будет равносильно гибели, ибо зарабатывание денег на договорах, как это делает сегодня СКБ, является крайне рискованным, а развертыванию производства РПД на ВАЗе препятствуют многие факторы как объективного, так и субъективного свойства.

Для ВАЗа же это может означать утрату монопольного положения в этой, довольно перспективной, области техники.

Как мне кажется, это не отвечает интересам ни одной из сторон.

Но, с другой стороны, я осознаю, что вести речь о развертывании серийного производства РПД под «крышей» ВАЗа несерьезно, по крайней мере, до тех пор, пока руководство ВАЗа не проникнется экономической целесообразностью такого шага, требующего солидных инвестиций.

В этих условиях хотел бы высказать некоторые свои соображения по поводу того, каким образом, сблизив интересы ВАЗа и СКБ РПД, можно не только сохранить, но и углубить заинтересованность ВАЗа в деятельности СКБ РПД в составе завода. Как при минимуме финансовых затрат со стороны ВАЗа обеспечить развитие роторной тематики, сделав ее не только экономически привлекательным источником дополнительных доходов для ВАЗа, но и источником удовлетворения некоторых потребностей ВАЗа в технологическом оборудовании, а также в некоторых элементах комплектации товарных автомобилей, закупаемых за валюту по импорту.

Речь идет о том, что роторно-поршневой двигатель является лишь одним из вариантов использования объемной машины роторно-поршневого типа.

Другим вариантом ее использования является компрессия газов.

Вам гораздо лучше меня известно, в каких количествах ВАЗ использует в своей технологии сжатие воздуха и газов. И практически все применяемые для этих целей компрессоры до сих пор закупались за рубежом. Но для этого нужна валюта. Если и можно что-то приобрести за рубли, то это довольно дорого – небольшая компрессорная установка по состоянию на 1 декабря 1991 года стоила 62 000 руб.

ВАЗ мог бы полностью удовлетворить свои внутренние потребности в компрессорных установках и вынести на рынок конкурентоспособную и довольно рентабельную продукцию, расширив тем самым ассортимент выпускаемой продукции как производственного, так и социально-бытового назначения.

Такой подход к роторной тематике, с привязкой ее к собственным нуждам ВАЗа, позволил бы легализовать положение СКБ РПД в структуре завода, с одной стороны, а с другой, позволил бы коллективу СКБ РПД самому обеспечивать свое существование и финансирование развития двигательного направления, не особенно обременяя завод своими проблемами.

Для реализации этого плана от руководства завода требуется совсем немного. Определить:

- номенклатуру (по давлению и производительности) компрессорного оборудования, применяемого на заводе и его спутниках;

- общую потребность в таких компрессорах как для целей развития производства, так и с учетом износа имеющегося парка;

- фактические затраты завода на приобретение такого оборудования в рублях и валюте.

На основании анализа по указанной схеме, а также на основании маркетинга в вопросе потребности рынка в компрессорах различных типов необходимо сформулировать задачу коллективу СКБ РПД и другим подразделениям завода на реализацию этого плана.

При этом финансирование развития номенклатуры выпускаемых компрессоров и наращивание объемов их производства может вестись поэтапно, за счет прибыли, получаемой от продажи выпущенных компрессоров.

От ВАЗа же может потребоваться лишь оказание помощи в изготовлении первой товарной партии компрессоров на мощностях основного производства в объеме, достаточном для создания собственных основных фондов первой очереди такого производства.

Финансовые затраты со стороны завода на реализацию этой программы не будут для него слишком обременительными, выгода же для всех, как мне кажется, очевидна.

Кроме того, реализация программы РПК создает предпосылки для создания рабочих мест, что позволит комплексно

решать проблему занятости, которая может в скором времени возникнуть перед руководством ВАЗа в связи с грядущей структурной перестройкой завода.

Еще одним аргументом в пользу сохранения тематики РПД на ВАЗе могло бы стать нарастание криминогенной обстановки в Тольятти, источником которой, в основном, является наш завод, привлекающий к себе преступные элементы всех мастей. Противостоять этим процессам службам безопасности города становится все труднее, ибо преступники зачастую ездят на динамичных иномарках или отечественных автомобилях, оснащенных форсированными двигателями, а милиция – на стандартных вазовских автомобилях, значительно уступающих «мерседесам» и «опелям» по скоростным качествам. И это в условиях, когда ВАЗ располагает двигателями, позволяющими не только нейтрализовать преимущество преступников, но и обеспечить полное господство милиции на дорогах. Об опыте использования РПД в этом качестве уже говорилось выше.

Если распорядиться по-хозяйски, можно было бы руководству ВАЗа выступить перед правительством и Верховным Советом с инициативой принятия на себя заботы об оснащении органов безопасности и внутренних дел всей страны высокоскоростными и динамичными автомобилями ВАЗ с РПД, и «выторговать» под этой маркой определенные льготы в интересах всего коллектива завода.

Одному СКБ РПД такая задача не под силу, а для ВАЗа – минимум затрат при максимуме выгоды.

Если данные предложения в целом заинтересовали Вас, я готов дать дополнительные разъяснения по неясным моментам и принять на себя разработку более детальных программ по этим вопросам.

Виктор Шафранов,
инженер-конструктор СКБ РПД,
стендист при роторно-поршневых двигателях
на выставке «Автоиндустрия-92»

P.S. Как сообщил В.В. Шафранов, его предложения не получили тогда, в 1990-х годах, поддержку со стороны руководства предприятия. В настоящее время он работает инженером-конструктором в производстве технологического оборудования и продолжает, по собственной инициативе, заниматься роторной проблемой. Его выступление на тему «Роторно-поршневые компрессоры как возможность эффективной диверсификации промышленной деятельности ОАО «АВТОВАЗ» включено в программу ближайшего заседания научно-технического совета акционерного общества.

Лед тронулся?

Май 2006 года.

Из дневника инженера-конструктора СКБ РПД С.Ф. Мясичева. Некоторые записи 1976-1986 гг.

23 мая 1976 г. Собран первый автомобиль ВАЗ-21018 с РПД ВАЗ-311 на средней линии главного конвейера. В отделе никого, все на главном. В 15.00 столкнули с конвейера автомобиль с шильдиком «Жигули-ротор». Двигатель не завелся, что-то не успели подсоединить.

10 ноября 1981 г. Было совещание у Б.С. Поспелова по вопросу творчества молодежи. Есть задумки сделать многоцелевой двигатель $N_e=35$ л.с. для тяжелых мотоциклов и автомобилей особо малого класса.

30 июня 1983 г. Поступил заказ на двигатель $N_e=200$ л.с. для «Волги».

Июнь 1984 г. Из-за отсутствия автомобилей «ОКА» роторно-поршневой двигатель ВАЗ-1182 испытывался на итальянском переднеприводном автомобиле А-112 «АУТОВИАНЧЕ».

15 августа 1984 г. Сегодня нас посетил генеральный директор В.И. Исаков, состоялась встреча с руководителями СКБ РПД в кабинете Поспелова на 5-м этаже в здании проектного управления.

10 октября 1984 г. Вчера у Поспелова было совещание по РПД ВАЗ-421. Решено подготовить к концу года два образца. Нам сообщили, что есть решение правительства о привлечении нас к военной тематике.

16 января 1985 г. Собрали первый образец (на прошлой неделе) двигателя ВАЗ-421. Сейчас он находится у испытателей.

25 апреля 1985 г. Выехал «РАФ» с РПД ВАЗ-421. Пока все нормально.

3 июня 1985 г. В субботу, 1-го июня, собрали макет 3-секционного РПД ВАЗ-431.

4 ноября 1985 г. В конце прошлого месяца в Москве на ВДНХ состоялся показ вазовских РПД членам правительства Н.И. Рыжкову и Е.К. Лигачеву.

8 апреля 1986 г. С визитом на ВАЗ прибыл Генеральный секретарь ЦК КПСС М.С.Горбачев. Борис Сидорович вручил Горбачеву красочный альбом о РПД.

Роторно-поршневые двигатели, разработанные в СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ» в период 1975-2001 гг.

№ п/п	Обозначение РПД	Мощность, л.с.	Назначение	Начало работ	Состояние разработки на момент прекращения работ	Примечания
1	301	70	Автомобиль	1975	Опытные образцы	
2	311	70	Автомобиль ВАЗ-21018	1976	Мелкосерийное производство	
3	413	140	Автомобиль ГАЗ-31028	1976	Опытные образцы	Спецавтомобиль для силовых структур
4	214	70	Автомобиль	1978	Макет	
5	317У	60	Автомобиль	1978	Опытный образец	РПД с редуктором (двухрядная цепь)
6	241	65	Автомобиль	1978	Макет	Вертикальный вал
7	3181	90	Автомобиль ВАЗ-2108	1979	Опытные образцы	
8	411	120	Автомобили ВАЗ-21019 и ВАЗ-21059	1979	Мелкосерийное производство	Спецавтомобиль для силовых структур
9	118	35	Автомобиль и мотоцикл	1980	Опытные образцы	Охлаждение ротора топливно-воздушной смесью
10	3183	90	Автомобиль	1980	Опытные образцы	Охлаждение ротора воздухом, впрыск
11	1183	40	Автомобиль	1981	Опытные образцы	Охлаждение ротора воздухом, впрыск
12	1182	40	Автомобиль ОКА	1983	Опытные образцы	
13	351	900	Специзделие	1984	Опытные образцы	
14	421	140	Автомобили ГАЗ	1984	Опытные образцы	
15	431	210	Автомобиль	1984	Опытные образцы	3-секционный РПД для спецавтомобилей ГАЗ
16	1184	40	Мотоцикл	1985	Опытные образцы	Приказ МАП № 383 от 30.05.1986*
17	251	Нет данных	Специзделие	1985	Опытные образцы	
18	441	80	Автомобиль	1985	Макет	4-секционный РПД
19	3184	280	Эскортный мотоцикл ИЖ	1986	Опытные образцы	
20	1185	40	Автомобиль ОКА	1987	Опытные образцы	
21	4117	120	Автомобиль ИЖ	1987	Опытные образцы	Договор с ОАО «ИжАвто»

22	4133	155	Легкие летательные аппараты	1987	Опытные образцы	Экраноплан «Волга-2», самолет «Леший»
23	414	110	Автомобили ВАЗ-2108 и ВАЗ «Таврия»	1987	Опытные образцы	Договор с Запорожским заводом
24	1181	40	Подвесной лодочный мотор	1988	Опытные образцы	Совместные работы с СХБМ, г. Самара
25	111	8	Мотоблок	1989	Конструкторская документация	
26	1186	40	Мотоцикл ИЖ	1989	Опытные образцы	Договор с ОАО «ИжАвто»
27	430	270	Вертолет «Ми-34 ВАЗ»	1989	Опытные образцы	Договор с КБ им. Милы, г. Москва
28	4301	210	Автомобиль	1989	Опытные образцы	Создавался для отработки новой размерности с эксцентриситетом 17 мм
29	1187	40	Сверхлегкие летательные аппараты	1991	Опытные образцы	Договор с «ЛМ АЭРО», г. Тольятти
30	4302	210	Катер	1991	Конструкторская документация	
31	4304	210	Авиация	1991	Опытные образцы	
32	4132	140	Автомобиль ВАЗ-21079	1992	Мелкосерийное производство	Спецавтомобиль для силовых структур
33	1188	55	Сверхлегкие летательные аппараты	1993	Опытные образцы	На делегате с этим двигателем заняли 1-е место на чемпионате России
34	415	140	Автомобиль	1993	Мелкосерийное производство	
35	426	210	Авиация	1995	Опытные образцы	
36	416	150	Авиация	1996	Опытные образцы	
37	4265	270	Вертолет	1998	Конструкторская документация	Вертолет «Актай», Казанский вертолетный завод
38	4161	165	Самолет	2001	Опытные образцы	Гидросамолет «ЛБМ», КБ «Чайка», г. Самара

* «О разработке и постановке на производство двигателя для тяжелых мотоциклов»

Составил С.Ф. Мясников,
главный конструктор ООО «КБ РПД», г. Тольятти

БИБЛИОГРАФИЯ

по вопросам производства роторно-поршневых двигателей в ОАО «АВТОВАЗ»

АВТОВАЗ приобрел доли участия в тольяттинских предприятиях. – Коммерсантъ-Среднее Поволжье, 11.11.2004.

Автовозов С. Второе рождение РПД. – Волжский автостроитель, 29.08.1997, с. 4-5.

Беличенко А. Еще не в ля Бурже, но все же. – Площадь Свободы (Тольятти), 12.08.1993, с. 1.

Беличенко А. У этого двигателя большие возможности. – Площадь Свободы (Тольятти), 30.11.1993, с. 2.

Бунас В. «Гвоздь» ярмарки – пятидверная «Нива». – Площадь Свободы (Тольятти), 30.05.1996, с. 1.

Бунас В. АвтоВАЗ штурмует небо. – Площадь Свободы (Тольятти), 17.05.1996, с. 1.

Вазовцы в Италии. – Тольятти сегодня, 24.05.1996, с. 1.

Выписка из постановления № 889-н от 21.09.1987 Главного комитета Выставки Достижений Народного Хозяйства СССР. – Текущий архив отдела рекламы дирекции по связям с общественностью, 2004.

Исаков П. «Поведение» мотора – прозападное. – Тольятти сегодня, 20.09.1995, с. 1.

Каледин П. ...А вместо сердца – вазовский РПД. – Площадь Свободы, 09.02.1999, с. 1.

Краснов А. Железное сердце «Лады». – Ведущие колеса России глазами журналистов. Истории. События. Факты. Тольятти, 2001, с. 127.

Лашманов М. Станет ли популярным летающий автомобиль среди народных масс? – Ведущие колеса России глазами журналистов. Истории. События. Факты. Тольятти, 2001, с. 25.

Лосева А. «МАКС-2003» – зеркало прогресса. – Волжский автостроитель, 20.08.2003, с. 2.

Маркова Р. В небо – на автомобильном моторе. – Волжский автостроитель, 25.02.1993, с. 3.

Маркова Р. Самолет для нас – та копейка, за которой не грех нагнуться. – Волжский автостроитель, 16.05.1996, с. 4-5.

Медведев В. Можем и авиацию обеспечить двигателями. – Волжский автостроитель, 20.10.1999, с. 3.

Пилипейчик Э. Дитя без глаза. – Волжский автостроитель, 17.08.1991, с. 3.

Посеева О. Автозавод упускает перспективное направление? Роторно-поршневая история. – Автомобильная справочная служба, 15.07.2004.

Протокол № 1 совещания у генерального директора АвтоВАЗ по вопросам создания перспективной модели образца 1980 года. – в кн.: Степанов А.Е. Осенний дебют. Материалы к начальной истории АВТОВАЗа (серия «Неизвестный АВТОВАЗ», выпуск I), Тольятти, 2005, с. 349-351.

Стуканова Д. Автомобили с этим двигателем в КГБ называли «аркан». – Волжский автостроитель, 16.04.1999, с. 2.

Стуканова Д. Двигатели – человеку земли. – Волжский автостроитель, 31.05.1996, с. 1.

Стуканова Д. Необычный двигатель для «боевой» «десятки». – Волжский автостроитель, 28.01.1999, с. 1.

Трифонов В. АВТОВАЗ отказался от роторных моторов. – Коммерсантъ, 19.02.2004 (№ 30), с. 12.

Фрумина Р. Вазовские «Ока», «Гном» и самолеты на итальянской земле. – Тольятти сегодня, 04.04.1996, с. 1.

Шаврин А. Пусть посмотрят итальянцы. – Волжский автостроитель, 03.04.1996, с. 1.

Составитель А.Е. Степанов

Документы, зарегистрированные в электронной базе данных
МУК «Библиотека Автограда»,
на тему «Автомобили с РПД в ОАО «АВТОВАЗ»
(1994 – 2005 гг.)

1. *Двигатель* Ванкеля: три десятилетия в Тольятти: [Из истории специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД) ВАЗа. Тематическая подборка]//Волжский автостроитель. – 2004. – 30 апр. (№ 82). – С. 1, 4-5.

2. *Любимая* «игрушка» российских спецслужб: Дилеры ВАЗа стали продавать «пятерки», «семерки», «восьмерки» и «девятки» с роторно-поршневым двигателем//Волжская коммуна. Суббота. – 1998. – 28 марта (№ 12). – С. 6.

3. *Ниспровергатель* авторитетов В.Мухин: [Инженер-изобретатель ПрАП ВАЗа В.А. Мухин]//Изобретатель и рационализатор. – 2000. – авг. (№ 8). – С. 4-5.

4. *Бунас В.* Роторный мотор: на суше, на море, в воздухе: [Роторно-поршневые двигатели, разработанные на ВАЗе]//Миллион. – 1996. – окт. (№ 30). – С. 3.

5. *Гуревич С.* Ниспровергатель универсальных законов: [Инженер-изобретатель ПрАП ВАЗа В.А.Мухин]//Площадь Свободы. – 2001. – 29 марта (№ 56). – С. 4.

6. *Жолобов Н.* В плену стереотипов//Волжский автостроитель. – 1989. 21 ноября.

7. *Завалко В. и др.* Кто же в «плену стереотипов»?//Волжский автостроитель. – 1989. – 19 декабря.

8. *Зотов Г.* Семейство кольцевых РПД: [Автомобильные роторно-поршневые двигатели]//Автомобильная промышленность. – 1996. – июнь (№ 6). – С. 21-24.

9. *Кольцова Т.* «Диверсанта» Мухина оценили в Брюсселе: [В.А.Мухин, конструктор ВАЗа, изобретатель роторного двигателя]//Волжский автостроитель. – 1997. – 9 янв. (№ 2). – С. 4-5.

10. *Кольцова Т.* Серебряная медаль – у вазовца: [Инженер-изобретатель ПрАП В.А.Мухин]//Волжский автостроитель.– 1996.– 18 дек. (№ 233). – С. 7.

11. *Маркова Р.* В небо – на автомобильном моторе//Волжский автостроитель. – 1993. – 25 февраля.

12. *Марьин С.* Роторные «Жигули»// За рулем. – 1983. – № 1. – С. 10-11.

13. *Медведев Ю.* Под знаком Стирлинга: [В.А.Мухин, конструктор ВАЗа, изобретатель роторного двигателя]//Техника-молодежи. – 1996. – нояб. (№ 11). – С. 2-3.

14. *Мишин С.* В овечьей шкуре: [Новые модификации ВАЗа: автомобили с роторными двигателями и ВАЗ-21106]//За рулем. – 2000. – окт. (№ 10). – С. 46-47.

15. *Мишин С.* Горячая «десятка»: (Гоночный автомобиль) // За рулем. – 1999. – апр. (№ 4). – С. 50.

16. *Мишин С.* Две премьеры, и такие разные...: [Характеристика автомобилей ВАЗа «Нива-пикап» и ВАЗ-2108 с роторно-поршневым двигателем]//За рулем. – 1997. – дек. (№ 12). – С. 34-36.

17. *Твердунов И.* Волк в овечьей шкуре: [Проблемы использования роторно-поршневого двигателя на вазовских автомобилях] // За рулем. – 1995. – июнь (№ 6). – С. 36-37.

18. *Трифонов В.* АВТОВАЗ отказался от роторных моторов: [В рамках программы оптимизации расходов предприятия]//Коммерсантъ. – 2004. – 19 февр. (№ 30). – С. 12.

19. *Шнякин В.* Автомобиль для контрразведки: [Роторный двигатель на автомобилях ВАЗа]//Труд. – 1998. – 18 апр. (№ 71). – С. 3.

20. *Шнякин В.* Многофункциональный РПД: в небе и на суше: [Автомобильные роторно-поршневые двигатели, история разработки, выпуск РПД на ВАЗе]//Наука и жизнь. – 2002. – март (№ 3). – С.60-63.

21. *Шнякин В.* Роторная революция: есть двигатель!: [Роторный двигатель на автомобилях ВАЗа]//Площадь Свободы. Встречная полоса. – 1997. – 28 авг. (№ 157). – С.4.

Составитель – библиограф Н.М. Юмашева

Материалы архивных фондов

Российский государственный архив экономики

Фонд № 398, опись 1, том 4, дело № 9294 – лист 184

Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти

Фонд Р-352, опись 1, дело № 99 – лист 9; дело № 100 – листы 22-24, 25-28, 31, 36-37, 39, 42-43, 50-53, 62, 75, 78, 132-133, 139-140; дело № 151 – листы 89-90, 144; дело № 160 – лист 2; дело № 162 – листы 43-44; дело № 254 – листы 1-2, 77-78, 120-121; дело № 381 – листы 53, 47-49, 53, 83, 95; дело № 567 – листы 104-105, 109-111, 147-150; дело № 764 – листы 191-195

фонд Р-352, опись 1 доп., дело № 111 – листы 1-3

фонд Р-352, опись 2, дело № 7 – листы 62-64, 252-254; дело № 8 – листы 46, 105; дело № 25а – листы 165-167; дело № 26 – листы 32-37, 64, 74; дело № 286 – листы 199-246; дело № 622 – листы 184-215; дело № 650а – листы 13-14; дело № 834 – листы 33-35, 159-162; дело № 835 – листы 12-14, 32-35, 90-92, 107-108; дело № 839 – листы 197-199; дело № 840 – листы 201-211; дело № 905 – листы 8-13, 33-36, 54-61, 68-70, 85, 121-125, 163-170; дело № 1020г – листы 132-141; дело № 1020в – листы 67-74, 132-141

фонд Р-352, опись 3, дело № 5 – листы 211-215, 313-323; дело № 8 – листы 135-136; дело № 35 – лист 127; дело № 277; дело № 5 – лист 211; дело № 311 – лист 10; дело № 378 – лист 5; дело № 579 – лист 70; дело № 584 – лист 57; дело № 588 – лист 132; дело № 746 – листы 107-109; дело № 916 – листы 16, 42, 56, 59, 70, 86-87; дело № 918 – лист 36; дело № 949 – листы 22-41

фонд Р-352, опись 4, дело № 5 – листы 107, 232; дело № 13 – лист 140; дело № 56; дело № 353; дело № 722

фонд Р-352, опись 5, дело № 62 – лист 1-50; дело № 355 – лист 43; дело № 409 – листы 114-115; дело № 919 – листы 85-87.

Подготовили А.Е. Степанов, Р.А. Киселева

А В Т О Б И О Г Р А Ф И Я

Я, Тоскилов Борис Сидорович, родился 8 апреля 1929 года в д. Вахрамеевни Бикинского р-на Горьковской области. Первоначальное происхождение - служащий. Родители до Октябрьской революции крестьяне-бедняки, после Октябрьской революции отец - служащий, мать - домохозяйка.

Отец - Тоскилов Сидор Николаевич 1901 г. рождения, член КПСС, до революции крестьянин, занимался с/хозяйством, после революции служащий, административно-хозяйственный работник, в настоящее время работает продовольственным судьей Уренского района Горьковской области в с. Урень. Адрес: с. Урень Горьковской обл. ул. МТС, дом 3.

Мать - Тоскилова Анна Саватеевна, 1905 г. рождения, беспартийная, до революции крестьянка, занималась с/хозяйством, после революции домохозяйка. Адрес: с. Урень Горьковской обл. ул. МТС, дом 3.

Брат - Тоскилов Николай Сидорович, 1927 г. рождения, чл. ВЛКСМ, в настоящее время инженер-судостроитель, работает на заводе "Красное Сормово" им. Жданова

Личная подпись _____

А В Т О Б И О Г Р А Ф И Я

конструктором специального конструкторского бюро, г. Горький. Адрес местожительства г. Горький, Сортовский р-н пер. Черкасский с 1957г. по 1947г. жил в Уренской средней школе с. Урень Горьковской обл. С 1947г. по 1951г. жил в Горько-техническом институте им. г. Горький. С 1952г. до настоящего времени инженер механики, работаю конструктором конструкторско-экспериментального отдела Автозавода им. Молотова, г. Горький.

Я, мой брат Владимир и родственники и родственницы жены в плену не были, на территории, оккупированной немецко-фашистскими оккупантами не были. Я родственников за границей не имею. Я и мои родственники осуждены, выселены, раскулачены не были, избирательных прав не лишались.

Личная подпись

Поселов

25 июля

1953г.

Тип. автозавода, зак. № 2835, тир. 5000/4.

передаю ему
лично
23.XI 1966 г

17 ноября 1966 г

ДИРЕКТОРУ ГОРЬКОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

W 22

ТОВ. КИСЕЛЕВУ И.И.

В соответствии с приказом Министра автомобильной промышленности от 16 сентября 1966 года № 250 прошу Вас откомандировать в распоряжение Министерства автомобильной промышленности, в порядке перевода ПОСПЕЛОВА Бориса Сидоровича, работающего в должности начальника конструкторского бюро КЭО, для использования на руководящей работе в дирекции строящегося Волжского автомобильного завода в гор.Тольятти.

Согласие тов. ПОСПЕЛОВА Б.С. имеется.

Заместитель Министра
автомобильной промышленности
С С С Р

М.ГОРЕВ.

Материал о персональном
оказе оформлен

Копия

ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СТРОЯЩЕГОСЯ ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ЗАВОДА

№ 36-к

1 декабря 1966 года

§ I.

Зачислить с 28 ноября 1966 года ПОСПЕЛОВА Бориса Сидоровича на должность заместителя главного конструктора по шасси отдела главного конструктора.

п.п. Генеральный директор

В.Поляков

верно:



П Р И К А З

по дирекции Волжского автомобильного завода

г. Тольятти

№

68/лс

от

12

1966

Содержание:

Назначить тов. ПОСПЕЛОВА Б.С. заместителем технического директора завода.

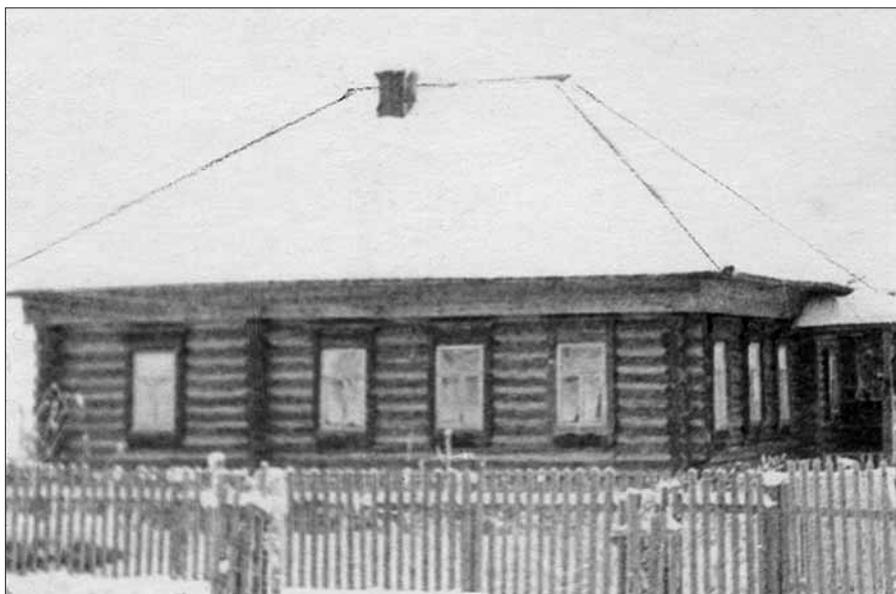
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "В.Поляков".

ПОЛЯКОВ



**Река Уста – приток Ветлуги. Здесь прошли детские и юношеские годы
Б.С. Пospelова**



Дом семьи Пospelовых в районном центре Урень Горьковской области



1946 г. Отличники лагерного сбора. Во втором ряду второй справа — Борис Поспелов

РСФСР
МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ

АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Настоящий аттестат выдан Поспелову Борису Сидоровичу
родившемуся в д. Вохраицки, Тонкинск. р-на, Горьковской обл. 25/IV 1929 года,
в том, что он, поступив в 1947 году в Уренскую среднюю школу № 1
им. Ленина в г. Урене, Горьковской области, окончила
полный курс этой школы и обнаружил при отличном поведении следующие
знания по предметам:

Русский язык	<u>4 (хорошо)</u>	Всеобщая история	<u>5 (отлично)</u>
Литература	<u>4 (хорошо)</u>	Конституция СССР	<u>5 (отлично)</u>
Алгебра	<u>5 (отлично)</u>	География	<u>5 (отлично)</u>
Геометрия	<u>4 (хорошо)</u>	Физика	<u>5 (отлично)</u>
Тригонометрия	<u>5 (отлично)</u>	Астрономия	<u>5 (отлично)</u>
Естествознание	<u>5 (отлично)</u>	Химия	<u>5 (отлично)</u>
История СССР	<u>5 (отлично)</u>	Иностранный язык	<u>4 (хорошо)</u>

Настоящий аттестат дает его владельцу право поступления в высшие
учебные заведения Союза ССР.

Директор школы

Варкентек

Выдан 5 июля 1947 г.

Заместитель директора
по учебной части

З. Степанова

Учитель:

В. Каган

№ 103467

В 1947 году Борис Поспелов окончил Уренскую среднюю школу № 1
имени В.И. Ленина



1948 г. Легкоатлетический студенческий кросс на набережной им. А.А. Жданова, г. Горький



1949 г. Акробатический этюд «Самолет», популярный среди спортивной молодежи в годы массового добровольного движения «Все в ОСОАВИАХИМ!» Сверху – Борис Поспелов



1950 г. На лыжне



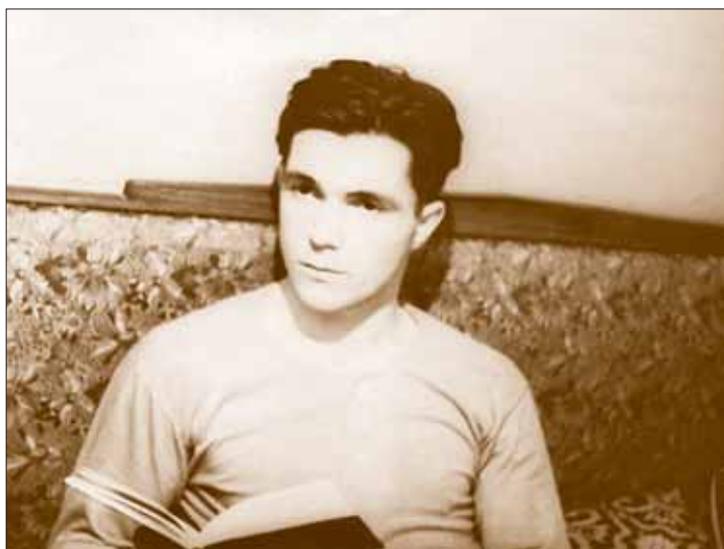
К финишу первым приходит студент
2-го курса Горьковского
политехнического института (ГПИ)
Борис Поспелов



1951 г. Борис Поспелов (слева)
с другом



1950 г. В лаборатории металловедения Горьковского политехнического института.
Крайний слева – студент 3-го курса Борис Поспелов



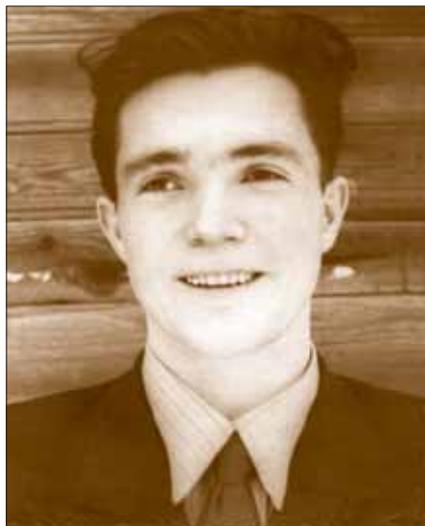
1953 г. Любимое чтение – Справочник металлиста,
русско-английский автотракторный словарь



1952 г. После защиты дипломного проекта



1951 г. Александра и Борис Поспеловы



1952 г. Институт окончен!



С дочкой Верой в Урене



Дача семьи Поспеловых в сосновом бору в Стригино Горьковской области



1953 г. Коллектив конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) Горьковского автомобильного завода.
Во втором ряду крайний слева – Б.С. Поспелов



НА СНИМКЕ группа активных участников работы по удлинению срока службы автомобилей. Слева направо: мастер сборки МСЦ-2 В. И. Пузанков, конструктор КЭО В. Д. Бортной, испытатель КЭО Б. И. Лисов, зам. нач. техбюро ОГТ С. Ц. Россиян, испытатель КЭО Б. В. Власов, ведущий конструктор Б. С. Поспелов, нач. лаборатории ОГТ А. Н. Юдин, старший технолог ОГТ Н. М. Малышкина, нач. техбюро ОГТ Ю. И. Краснов, нач. лаборатории КЭО Н. М. Пененков.

Снимок из многотиражной газеты ГАЗа «Автозаводец».
В центре – ведущий конструктор Б.С. Поспелов



1954 г. На Горьковском автозаводе



1956 г. Автомобиль «Москвич» – первое приобретение молодой семьи Поспеловых



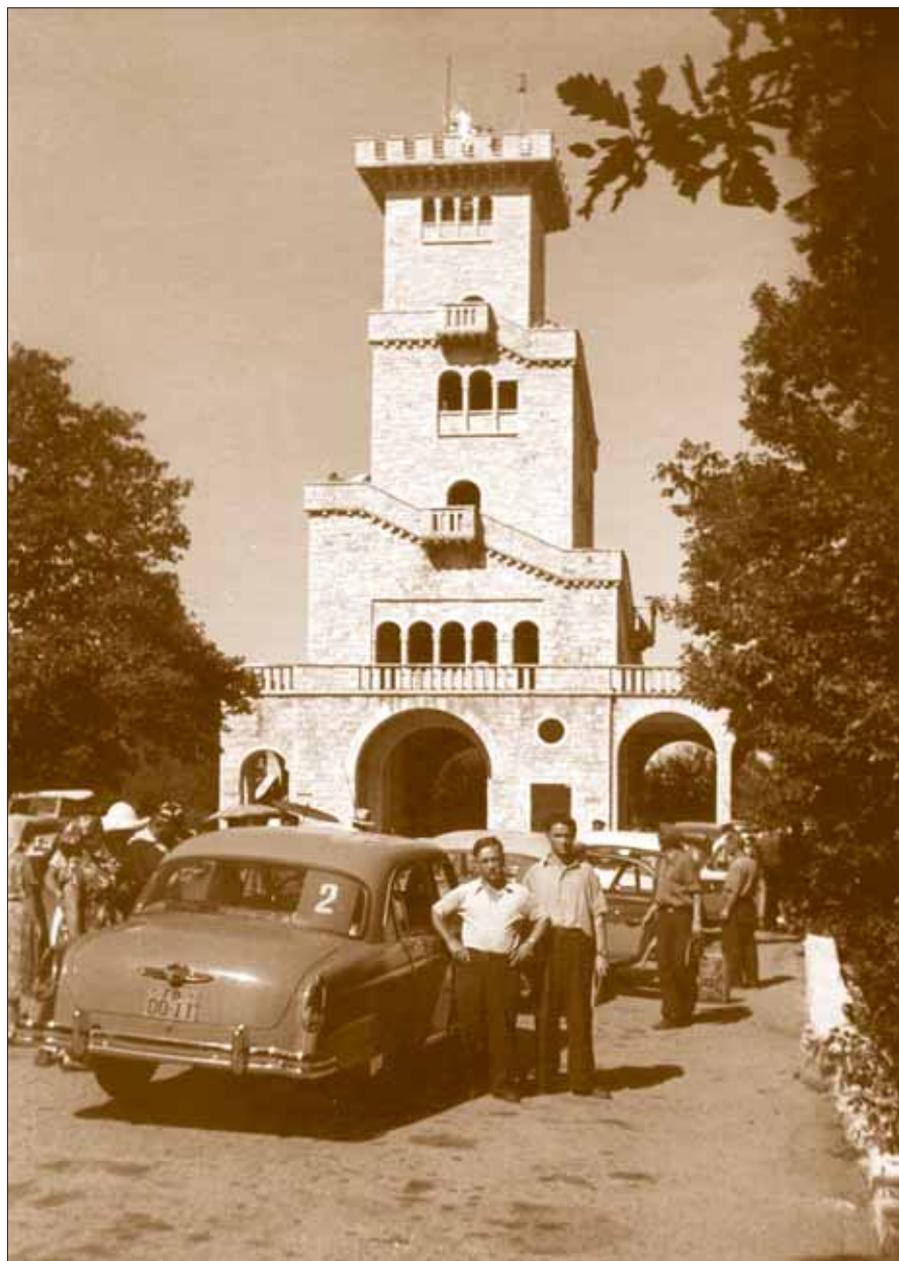
1956 г. Б.С. Поспелов – ведущий конструктор ГАЗа



На Горьковском автозаводе. В верхнем ряду крайний слева – Б.С. Поспелов



Первый автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» с автоматической коробкой перемены передач (АКПП). Крайний слева – Б.С. Поспелов



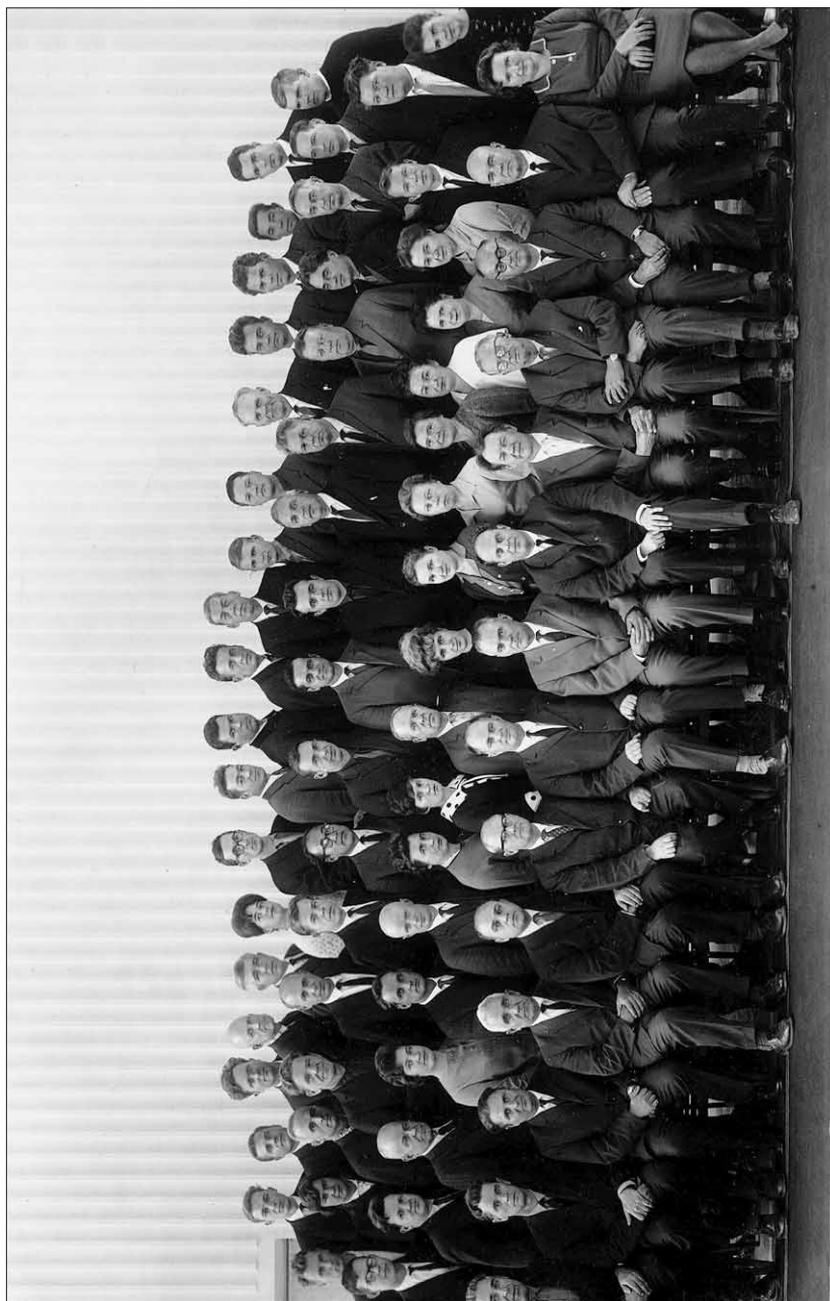
Испытания автомобилей ГАЗ. Кавказ. Смотровая башня на горе Ахун (663 м)



1960-е годы. Субботник на улицах Горького. Справа – Б.С. Поспелов



1962 г. Международная техническая выставка в г. Дамаске, Сирия.
Крайний справа (в темных очках) – Б.С. Поспелов



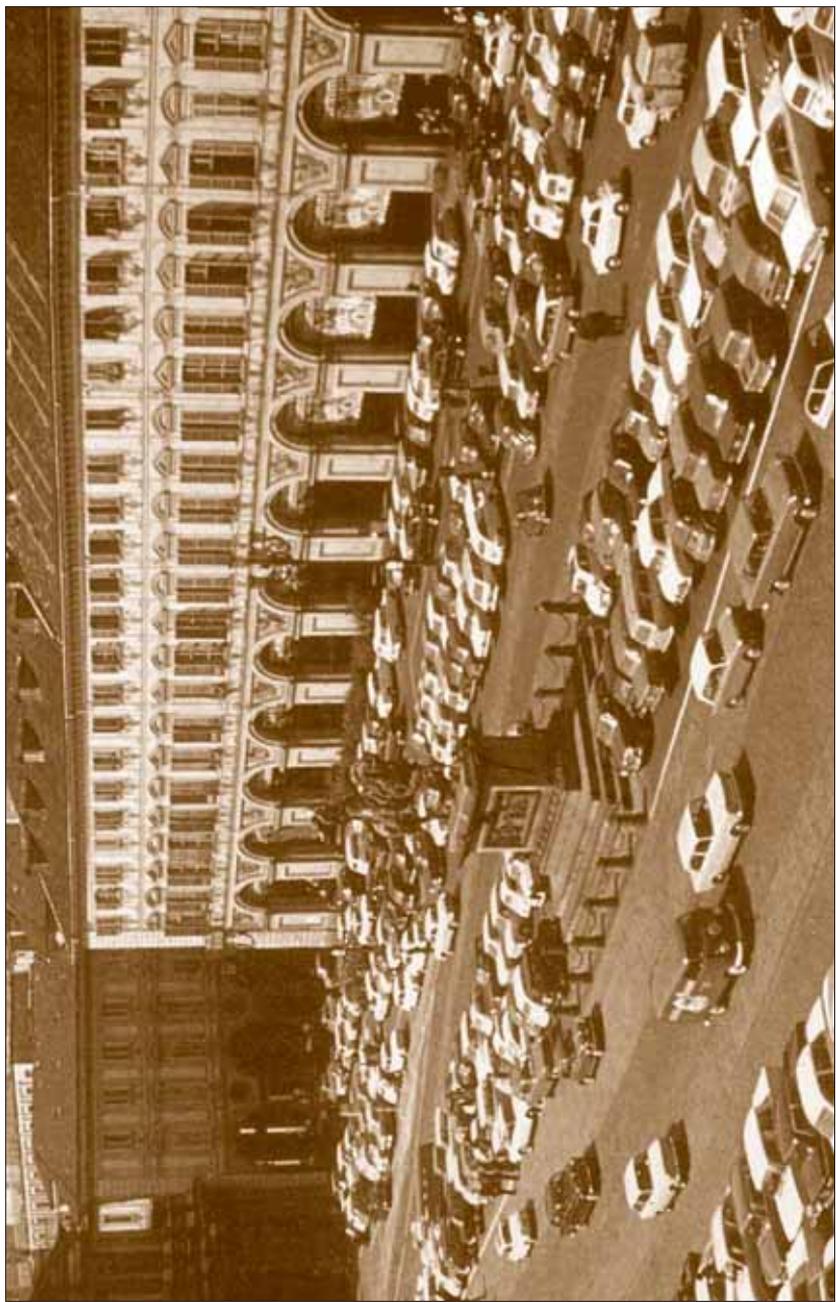
1966 г. КЭО ГАЗ. Проводы В.С. Соловьева на Волжский автозавод.
В верхнем ряду крайний справа Б.С. Поспелов, там же второй слева Ю.Д. Папин



1967 г. Италия, Милан. У оперного театра «La Scala». Слева направо: В. Малявин, Л. Мохов, Ю. Крымов, А. Зильперт, Б. Бажухин, Г. Ляхов, Б. Поспелов



1967 г. Турин. Сидят (слева направо): А. Зильперт, Б. Бажухин, В. Малявин, Б. Поспелов. Стоят: Л. Вихко, А. Черный, Ю. Крымов, Г. Ляхов



1968 г. Площадь Сан-Карло в Турине, где располагались специалисты Волжского автозавода, откомандированные на фирму FIAT



1968 г. Италия. Специалисты УГК ВАЗа в воскресный день в Альпах



1968 г. Поспелова Александра Владимировна



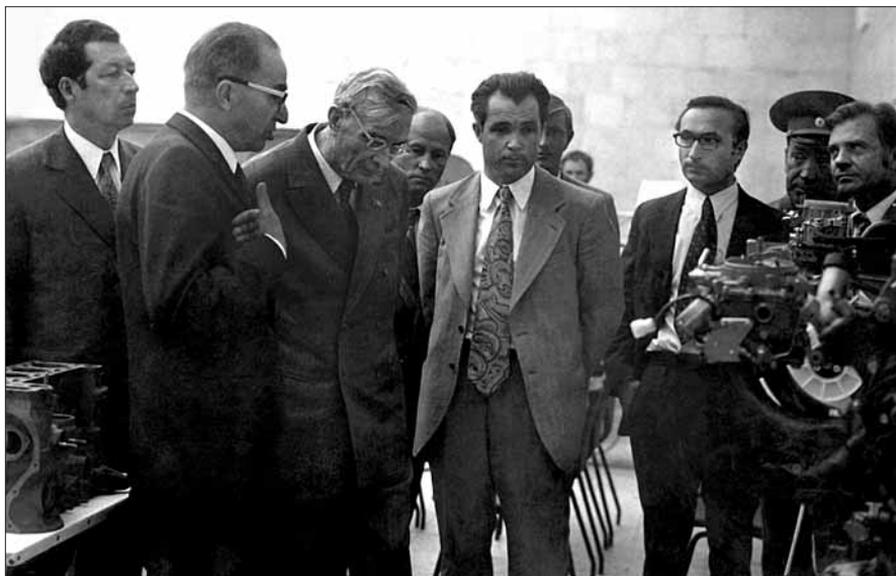
На Первомайской демонстрации. В центре – Б.С. Поспелов



1972 г. Есть 500 000-й автомобиль ВАЗ-2101. Слева направо: Д.К. Успенский, С.С. Борис, (в центре – неизв.), В.А. Деханов, Б.С. Поспелов



**Б.С. Пospelов выступает на профсоюзном собрании.
Справа от него – председатель профкома СКБ РПД Ю.П. Иванов**



**1973 г. М.А. Сулов на Волжском автозаводе, в УКТ. На переднем плане
слева направо: А.А. Житков, М.А. Сулов, Б.С. Пospelов, М.А. Коржов**



**1974 г. Германия. Встреча с изобретателем роторно-поршневого двигателя
Феликсом Ванкелем (в центре), крайний справа – Б.С. Поспелов**



**1974 г. Финляндия. С партнерами – дилерами автомобилей LADA.
Крайний справа – Б.С. Поспелов**



1975 г. Япония. Командировка на фирму «Мазда».
Крайний справа Б.С. Поспелов



Kenichi Yamamoto

He was born in Hiroshima in 1922.
He graduated from Tokyo University in 1944
majoring in mechanics, faculty of engineering.
In 1946 he joined Toyo Kogyo Co., Ltd. and
after assuming the posts of Assistant Manager
Designing Division and Manager, Rotary Engine
Development Division, he is now a director of
the company as well as Manager, Rotary Engine
Development Division.

Кениши Ямамото называют «японским Ванкелем», он автор книги
«Rotary Engine», изданной в 1969 г. в Японии на английском языке.
Книга из архива Б.С. Поспелова



1977 г. 30-летие окончания Уренской средней школы. Крайний слева – Б.С. Поспелов, крайняя справа – классная руководитель З.В. Степанова



1974 г. Первый субботник СКБ РПД на производственной площадке УКТ ВАЗа



ВАЗ-21018 с РПД ВАЗ-311



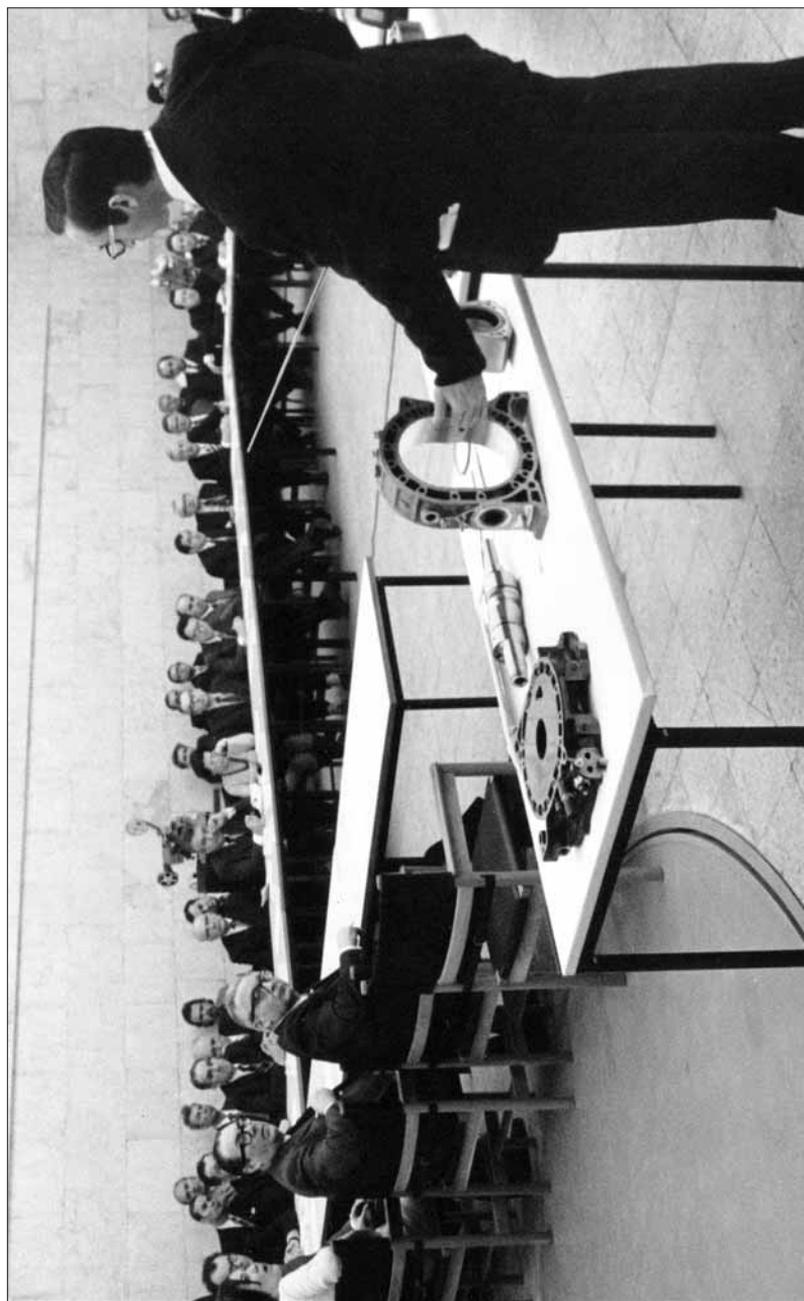
1978 г. Строительство производственного здания СКБ РПД, на фундаменте которого позднее возведено опытно-промышленное производство научно-технического центра (ОПН НТЦ) ОАО «АВТОВАЗ»



Начало 1980-х. Строительство автомобильных боксов СКБ РПД



**Начало 1980-х годов. Автомобиль ВАЗ-21079 с РПД ВАЗ-413
на демонстрации 7 ноября**



1974 г. Выездное заседание комиссии СЭВ на Волжском автозаводе. Повестка дня: «Разработка и производство роторно-поршневых двигателей на ВА3е». В конференц-зале управления главного конструктора В.Н. Поляков, А.А. Житков, Б.С. Последов, В.В. Снегирев и др. Докладывает главный конструктор СЭВ РПД М.А. Коржов



1980-е годы. Автомобиль «багги» с РПД ВАЗ-413 с радиальным впуском



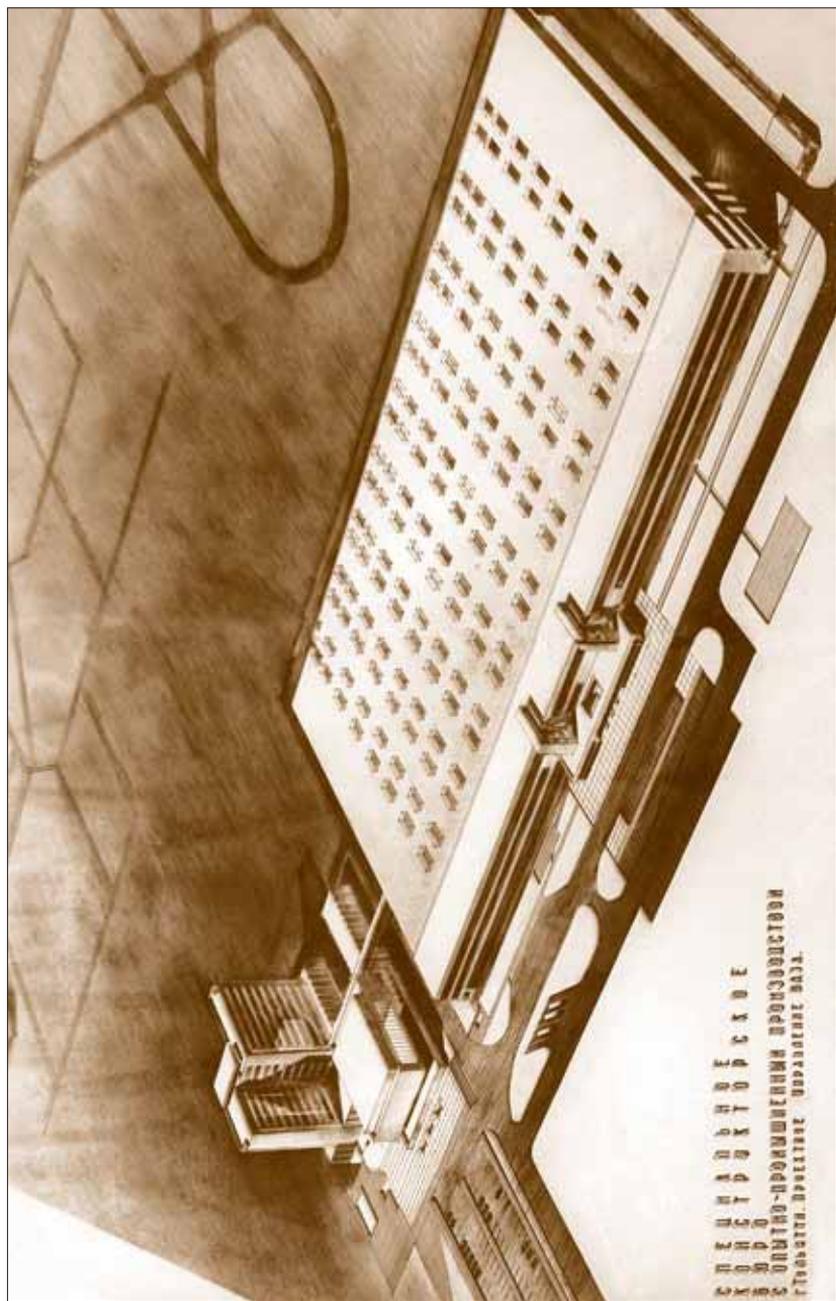
РПД ВАЗ-413 с радиальным впуском для автомобиля «багги»



1984 г. Автомобиль «РАФ» с РПД ВАЗ-413

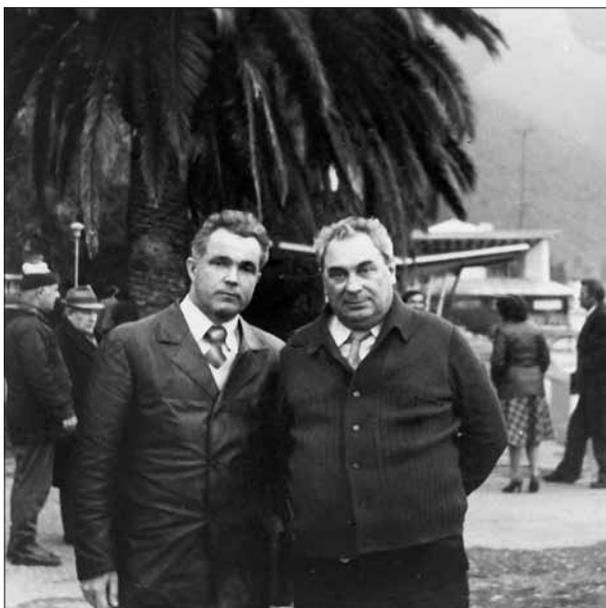


Конец 1980-х годов. Экраноплан «Стриж» с РПД ВАЗ-4133



СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
С ОПЫТНО-ПРОМЫШЛЕННЫМ ПРОИЗВОДСТВОМ
г. Тольятти. Проектное управление ВААЗ.

Конец 1970-х годов. Специальное конструкторское бюро РПД с опытно-промышленным производством, г. Тольятти» долгое время висела в кабинете Б.С. Поспелова в 51-м корпусе УТК



На отдыхе в Гаграх. Справа – главный бухгалтер ВАЗа Л.П. Иваненко



1980 г. Б.С. Пospelов с сыном Алексеем
и А.Л. Зильпертом на Жигулевской горнолыжной трассе



С зарубежными партнерами. Второй слева – Б.С. Поспелов



Редкий снимок – некурящий Борис Сидорович с сигаретой



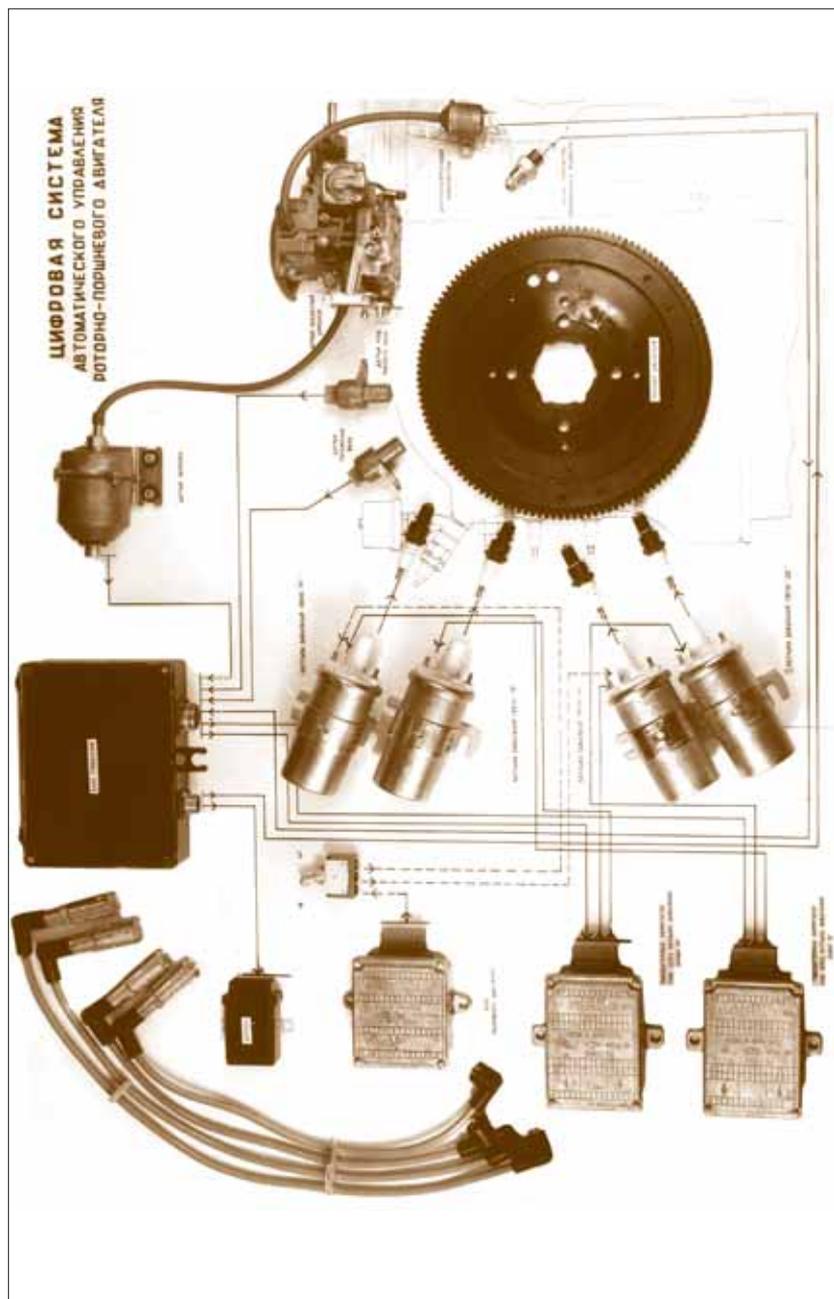
25 апреля 1979 г. С женой Александрой Владимировной



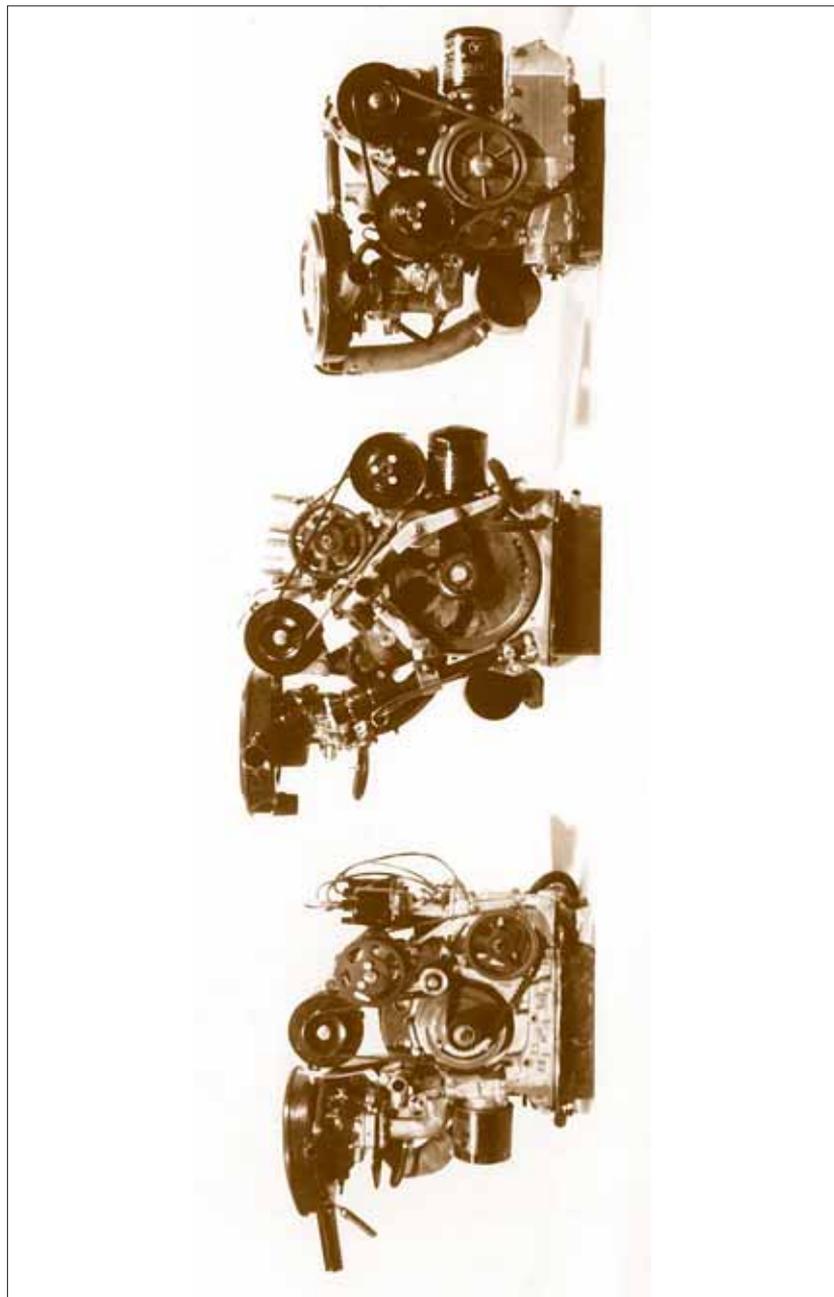
25 апреля 1979 г. С дочерью Верой и матерью Анной Савватеевной



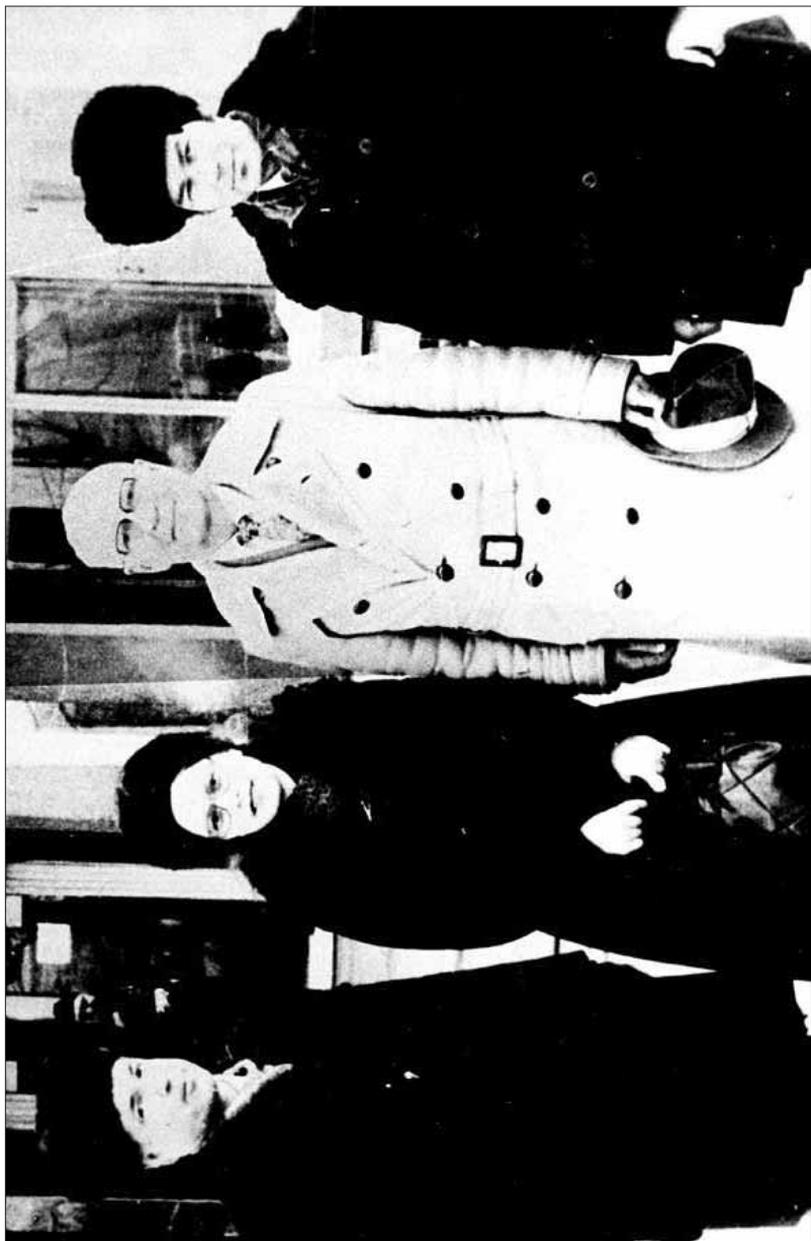
25 апреля 1979 г. С первой внучкой Полиной. Борису Сидоровичу 50 лет



В 1976 году впервые в нашей стране в СКБ РЦД Волжского автозавода была создана цифровая система зажигания для РПД ВАЗ



Роторно-поршневые двигатели, разработанные в СКБ РПД с 1974 по 1976 гг.
Слева направо: РПД 1-го, 2-го и 3-го поколений



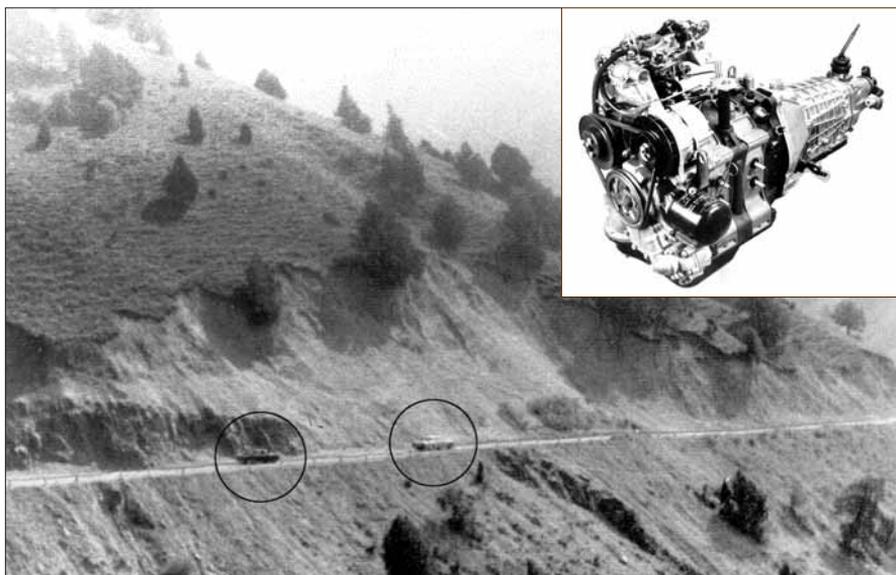
Январь-февраль 1978 г. Визиг Феликса Ванкеля на ВАЗ. После знакомства с производственными участками СКБ РЦД в учебном центре. Несмотря на крепкий русский мороз, «отец ротора» снял шлицу перед РЦД ВАЗа.
Слева направо: Б.С. Поспелов, переводчица УЭиВС В.Н. Девяткина, Ф. Ванкель, водитель Г.Г. Рыбин



1977 г. СКБ РПД, Отдел проектирования двигателей



Конец 1980-х годов. Силовая установка экраноплана «Волга-2»
с 2-секционным РПД ВАЗ-4133, г. Горький



1986 г. Крым. Автомобили специального назначения ГАЗ-24-10 с РПД ВАЗ-413



1986 г. Во время пробеговых испытаний автомобилей специального назначения ГАЗ-24-10 с 2-секционным РПД ВАЗ-413 по горным дорогам Крыма.
Слева направо: инженер-испытатель К. Романов, водители-испытатели В. Филин, Ю. Голубев, А. Карев, В. Абрамов и начальник СКБ РПД Б.С. Поспелов



Экспозиция роторно-поршневых двигателей в НТЦ ОАО «АВТОВАЗ»

Автор выражает персональную благодарность за помощь в подготовке материала:

МЯСИЩЕВУ Сергею Филипповичу,
КОРЖОВУ Михаилу Алексеевичу,
БУДНИКОВУ Николаю Михайловичу,
ИСАКОВОЙ Марии Васильевне,
ИВАНОВУ Юрию Петровичу,
ГУРЕВИЧУ Игорю Нелликовичу,
ВИХКО Льву Ивановичу,
ФРОЛОВУ Валерию Васильевичу,
ФАДЕЕВУ Николаю Петровичу,
ПЯТОВУ Ивану Соломоновичу,
МАСЛОВУ Геннадия Васильевичу,
ПИЩУЛЕВОЙ Тамаре Викторовне,
а также ПОСПЕЛОВОЙ Александре Владимировне,
ГУРЬЯНОВЫМ Вере Борисовне и Валерию Владимировичу.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Часть 1. На полный пульс	4
Технический отчет по командировке в ГДР	57
Часть 2. Воспоминания	62
А.В. Поспелова	62
В.Н. Бородинов	68
Л.Д. Кальмансон	69
В.В. Каданников	72
Н.М. Головко	73
Е.А. Башинджагян	76
М.А. Коржов	79
А.Ф. Бендерский	80
Ю.М. Федоренко	81
Л.Н. Новиков	84
А.Ю. Кринский	86
И.С. Пятов	88
День памяти (фрагменты аудиозаписи от 16 января 1998 г.)	91
Часть 3. Сведения	94
Трудовая деятельность Б.С. Поспелова	94
Сведения о поощрениях и награждениях	94
Хроника основных событий по производству роторно-поршневых двигателей в ОАО «АВТОВАЗ»	96
Послесловие	110
Могли бы конкурировать с фирмой Mazda	110
Отчет по результатам выставки «Автоиндустрия-92»	113
Из дневника инженера-конструктора СКБ РПД С.Ф. Мясищева. Некоторые записи 1976–1986 гг.	121

Таблица «Роторно-поршневые двигатели, разработанные в СКБ РПД ОАО «АВТОВАЗ» в период 1975–2001 гг. 122

Справочный аппарат

Библиография по вопросам производства роторно-поршневых двигателей в ОАО «АВТОВАЗ» 124

Документы, зарегистрированные в электронной базе данных МУК «Библиотека Автограда», на тему «Автомобили с РПД в ОАО «АВТОВАЗ» (1994 – 2005 гг.) 126

Материалы архивных фондов. 128

На обороте обложки. Серебряные запонки, подаренные Б.С. Поспелову зарубежными партнерами.

1-й форзац. Продольный разрез 2-секционного роторно-поршневого двигателя. Поперечный разрез роторно-поршневого двигателя.

2-й форзац. Продольный разрез 1-секционного роторно-поршневого двигателя.

Киселева Раиса Андреевна

Проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ»

Борис Пospelов

Серия «Творцы АВТОВАЗа»

Выпуск 1, 2006 г.

Технический редактор *С.В. Бондарева*

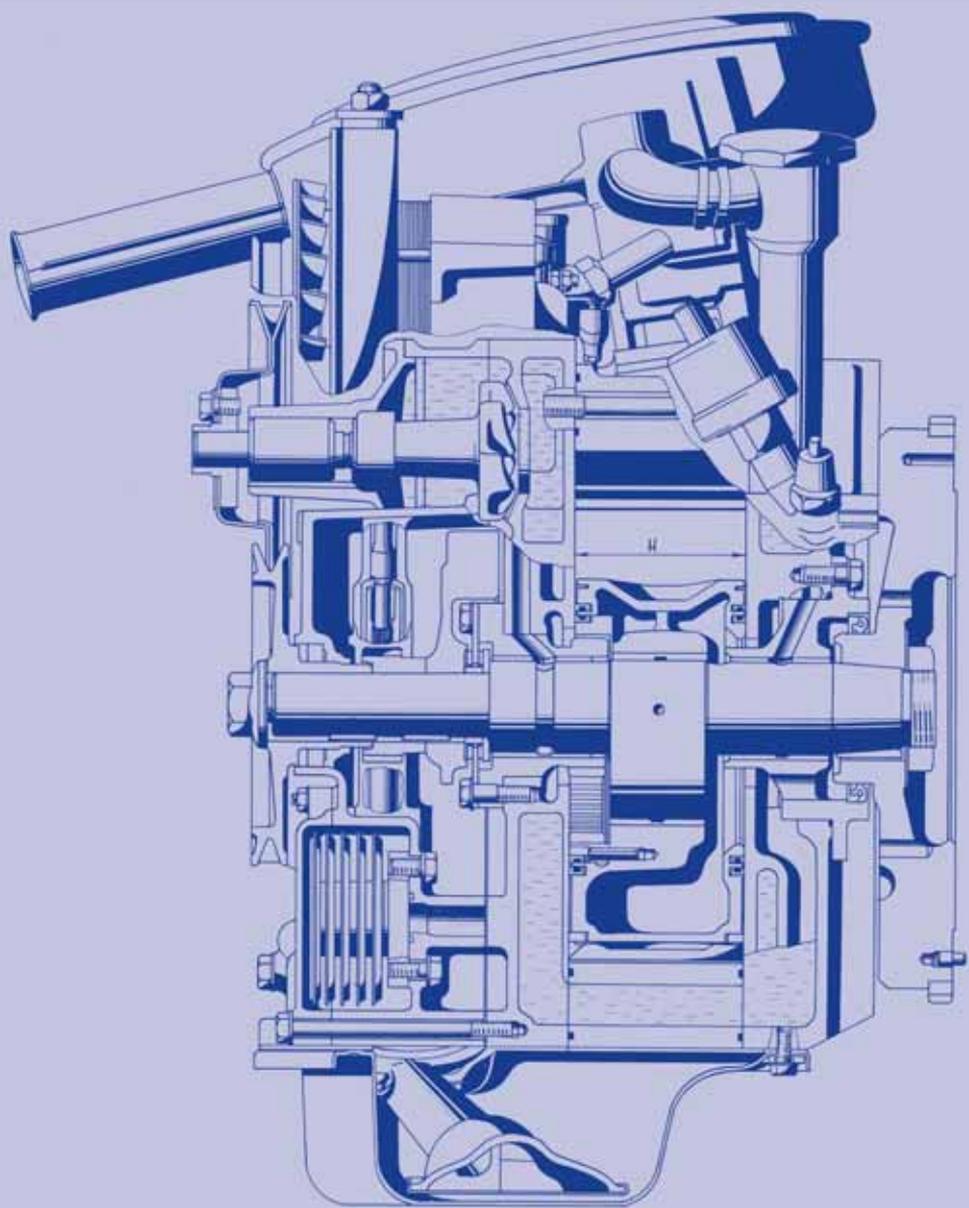
Дизайн: *И.С. Попов*

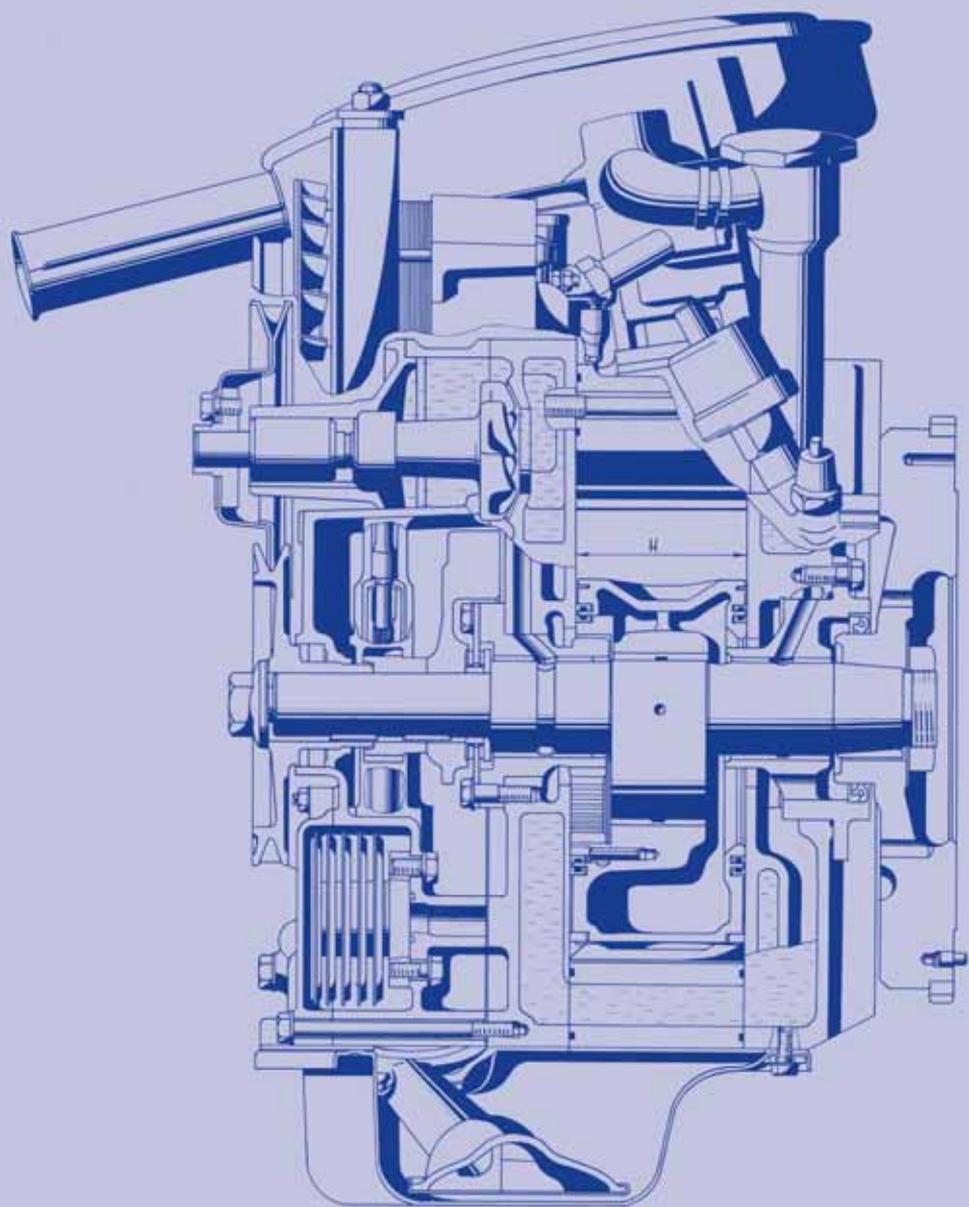
Корректурa *С.Э. Уртембаева*

Верстка *Н.Ф. Тихонова*

Формат 60x84 ¹/₁₆. Объем 11 п. л. Тираж 500. Заказ 4374

Отпечатано в типографии ДИС ОАО «АВТОВАЗ»







1
ВЫПУСК