

К ЭТОМУ АВТО НЕ ПРИЦЕНИТСЯ НИКТО

Когда Валерий Доманский едет по улицам Тольятти в своем зеленом, как ящерица, джипе с брезентовым верхом, его нередко «достают» (сам был свидетелем) вопросами. «Мы тут поспорили — это «Нива» или «УАЗ?» — «Это «Ладога», ребята, плавающий автомобиль» — «Ух ты! И где же сделали такой?» — «На ВАЗе, конечно»

«Нива» под псевдонимом

— Техническое задание Минавтопромом было утверждено в начале 1974 года примерно, — рассказывает Валерий Иванович. — Машина должна была вмещать четырех человек, иметь параметры проходимости и плавности хода, как у «Нивы», которая тогда существовала в виде опытных образцов, но уже обещала стать явлением в мире моторов. Кроме того, автомобиль надо было наделить способностью преодолевать водные преграды и габаритами, рассчитанными на перевозку всеми видами транспорта, включая воздушный. В салоне чтобы можно было установить дополнительное оборудование (носки с большим, например). В проектной документации новинка называлась «Ладога» (или «ВАЗ-2122») и предназначалась охотникам и рыбакам.

шлем, но булыжная мостовая на полигоне и испытания в Средней Азии окончательно убедили их расстаться с необычным инвентарем.

Очень непросто было создать на базе серийного «внедорожника» автомобиль-амфибию. Защитив агрегаты машины от воды, вазовцы столкнулись с целым ря-



под давлением. Его видите и на полу. Предотвращает от воды, коррозии и определенную плавучесть создает. При движении вода доходит почти до половины дверей. Помню, во время испытаний на реке Ингоде в Читинской области вода стала просачиваться в салон. Водитель инстинктивно хотел приоткрыть дверцу, чтобы плотнее ее захлопнуть, но я вовремя его оста-

новил. А то бы искупались. Кстати, для подобных ЧП в салоне установлены два электронасоса — вода выбрасывается через два шланга в левом борту. На случай затопления имеются всплывающий буюк и кингстон.

Карабанова, Владимира Корнилова, Леонида Филиппова, Владимира Саблина, Виталия Кириченко, Юрия Шипилова, Бориса Бажухина и других.

Общими усилиями создан отличный автомобиль. По бездорожью он проходнее колесного трактора. На хороших дорогах, буксируя прицеп грузоподъемностью до 800 кг, развивает скорость до 120 км в час. В воде не требует дозаправки в течение 3-х часов. Запас хода на шоссе на одной заправке с полной нагрузкой — 700 км. На 10-градусном морозе с помощью специальной системы предпускового подогрева мотор запускается через десять минут, температура в салоне поддерживается на уровне 15-20 градусов тепла, причем ветровое стекло полностью оттаивает. Автомобиль легко преодолевал сыпучие пески туркменских пустынь при 50-градусной жаре, сохранял основные характеристики при эксплуатации на перевалах Памира, где высота достигала 5 тысяч метров. Не страшна ему и большая запыленность воздуха. За несколько минут верхняя часть кузова демонтируется и автомобиль превращается в кабриолет.

Зачем автомобилисту шлем танкиста?

Посчитав вступительную часть законченной, Валерий Иванович пригласил меня в кабину и тронулся с места. Давненько я не ездил на машинах типа «уазика», и после комфорта «Лады» суровый аскетизм салона сразу бросился в глаза, вызвав в памяти классическое: «...не роскошь, а средство передвижения.» Вот уж действительно! Жестко, шумно.

— Это еще что, — явно любясь автомобилем, говорит Доманский. — Помню, приезжаю впервые на испытания, сажусь за руль, а ребята протягивают мне... танкистский шлем. «Это еще зачем?» — «А у нас глушитель через каждые сто километров «отваливается». Только шлем и спасает барабанные перепонки».

Что же оказалось? На «Ладоге» и двигатель, и вся трансмиссия наглухо закрыты снизу для защиты от воды (оттого, кстати, и в машине шумно — звуку некуда деваться). Отработанные газы по той же причине выводятся не сзади, как у всех автомобилей, а спереди. Глушитель жестко прикреплен к кузову, в то время как мотор находится на эластичной опоре — на «подушке» и может, пусть и незначительно, «ходить». Эти-то перемещения и приводили к дефектам выпускной трубы.

От необходимости пользоваться танкистским снаряжением мы избавились, прикрепив глушитель к кузову с помощью двух сферических шарниров (позаимствовали их у «Рено-14»). Проблема была снята. Правда, поначалу водители-испытатели на всякий случай еще брали с собой

Бесплатных пирожных не бывает

Один из первых вариантов «Ладоги», имея двигатель в 1,6 л и колеса большого диаметра (почти как у «ГАЗ-69»), мог кругами ходить вокруг обычной «Нивы», застрявшей на весенней пашне. Но, как говорится, бесплатных пирожных не бывает. Сверхпроходимость давалась ценой сверхперегрузок, которые испытывали узлы и детали. И они «летели»: КПП, полуоси переднего и заднего мостов, крестовины карданного вала... А делать специальные, усиленные возбранялось — конструкция машины должна была базироваться на серийных деталях ВАЗа.

Валерий Иванович подключился к проекту в феврале 1979 года, сразу по приезде на Волжский автозавод. Ему и его коллегам предстояло оценить пройденный путь и решить, в каком направлении двигаться дальше. Для этого, в частности, использовали и такой прием: четыре «Нивы» оснастили двигателями разной мощности, положили в багажник каждой разной величины груз и послали на испытания. В результате пришли к выводу: если поставить движок в 1,3-1,45 л и колеса обычного размера при одновременном уменьшении габаритов автомобиля на 100 мм и его веса — получится компромиссный вариант, который должен устроит и министерство, и ВАЗ.

В марте 1983 года были готовы к приемочным испытаниям 2 образца автомобиля, подобного тому, в котором сидим мы с Валерием Ивановичем. Но чтобы они появились на свет, конструкторам пришлось поломать голо-

дом технических проблем.

— Много хлопот доставил нам перегрев трансмиссии, — говорит Доманский. — Температура масла в раздатке доходила до 160 градусов — все ведь закрыто, продувки нет. Пришлось придумать специальную систему охлаждения, которая бы не мешала охлаждению двигателя и редуктора переднего моста. Жизнеспособность ее подтвердили испытания в самых жарких точках Союза — Мары, Ашхабад, Красноводск. Справились и с перегревом аккумулятора. Температура электролита в нем не должна превышать 50 градусов. Но как быть, если около карбюратора 110-градусное пекло? Убрали аккумулятор в специальный контейнер, разработали систему, которая охлаждала его летом и подогревала зимой...

Не менее трудную задачу поставил перед вазовцами заказчик, заложив в техусловия, чтобы автомобиль не только плавал, но и мог эксплуатироваться в температурном диапазоне от минус 40 до плюс 50 градусов. Это, естественно, удлинит сроки работы над «Ладогой».

По воде «яко по суку»

— Отличий от обычной «Нивы» у «Ладоги» столько, что перечислить их все в газетной статье просто невозможно. А как плавают машина? Ведь в историю ВАЗа она вошла благодаря этой своей особенности, Валерий Иванович.

— Автомобиль плавает за счет водоизмещения, создаваемого герметичным кузовом. Вода от колес ударяет в крылья и, отражаясь, рождает эффект реактивной струи. Полости лонжеронов и порогов заполнены полиуретаном

новил. А то бы искупались. Кстати, для подобных ЧП в салоне установлены два электронасоса — вода выбрасывается через два шланга в левом борту. На случай затопления имеются всплывающий буюк и кингстон.

Чем же, в конце концов, закончилась эпопея с плавающим автомобилем?

— В 1985 году была изготовлена партия машин новой серии, их передали для испытаний в регионы с разными климатическими условиями. Через год автомобиль был рекомендован к производству. И тут — стоп, машина! В министерстве развели руками — денег на выпуск новинки нет. С ВАЗом даже не полностью расплатились за выполненную работу.

Автомобиль не для продажи

— Валерий Иванович, как к вам попал ваш автомобиль?

— Откопал из-под снега в конце 1990 года, долго оформлял разрешение на покупку, восстановил. В сентябре 1991 года приобрел к автомобилю прицеп ГАЗ-704. Никогда не отказываю друзьям и знакомым, если нужно что-то перевезти.

С предложениями продать «Ладогу» не обращались?

— Автомобиль не продается. Это девять лет моей жизни. На Волжский автозавод я пришел с УАЗа, где занимался подобной тематикой. Переход дался непросто, хорошо, что мне сразу поручили «Ладогу», я с головой ушел в работу и это как-то облегчило трудности привыкания к новому коллективу и месту. И потом, это многолетний труд моих товарищей и коллег — Петра Прусова, Юрия Овчинникова, Вадима Котлярова, Олега Тарасова, Валерия

Еще у кого-нибудь есть такие авто?

— Большинство машин (а их было 27) порезали на металлолом, разобрали на запчасти. Уцелели, по моим сведениям, три. Одна стбит в Каунасе, в музее автомобильной техники, не пошедшей в серию. Другая — в Рязанском высшем военном автомобильном училище. До сих пор на ходу. Третья — перед вами.

— В одной газете вас назвали конструктором, а вы ведь заместитель начальника отдела общей компоновки — ключевого в проектировании новых моделей.

— А кто я такой? Конструктор и испытатель в одном лице. Правильно назвали.

— Автомобиль «для охотников и рыбаков»... Вы его по назначению используете?

— Я не охотник и не рыбак — рука не подымается на живое.

Владимир БУНАС.

На снимках: «Ладога» форсирует Васильевское озеро. За рулем — Валерий Доманский; «Ладога»-кабриолет.