



Вадим Котляров — влюблённый в автомобили



→ **Вадим Котляров** бредил автомобилями с детства. Одно из его самых ярких воспоминаний связано с тем, как родители подарили ему большую (где-то в масштабе 1:20) и действующую модель немецкого колёсного бронетранспортёра. Радости маленького мальчика не было предела.

Проблем с выбором вуза не было, Вадим поехал в Горький и стал инженером-механиком по специальности «Автомобили и тракторы». После чего, имея возможность устроиться на ГАЗ, отправился на Магаданский авторемонтный завод, изрядно удивив комиссию по распределению.

После чего Вадим попал на место в спецлаборатории (испытания армейской техники) КЭО ГАЗа — ведущим испытателем проекта семейства гусеничных транспортёров ГАЗ-71/73. И, надо сказать, что справился с ответственной должностью очень успешно. Летом 1969 г. Вадим посетил Тольятти и понял, что его место — здесь. Поэтому уже осенью он переехал

и устроился на ВАЗ руководителем группы экспериментальных и импортных автомобилей в бюро дорожных испытаний. В 1971 году начались государственные (приёмочные) испытания ВАЗ-2101. Официальным представителем завода был Е. Малянов, а Вадим Котляров был у него «правой рукой».

В 1972 году он работал над первым образцом переднеприводной микролитражки Э1101. Тогда же были сделаны два опытных образца автомобиля повышенной проходимости Э2121, и началась долгая, многотрудная работа над «Нивой». К 1977 году модель была пущена в серийное производство.

А команда испытателей вместе с Вадимом без передышки приступила к следующей модели — армейской амфибии ВАЗ-2122 на базе «Нивы». Работа была крайне сложной из-за конструкторских особенностей и из-за специфики отношений с военными, и растянулась она на десять лет. Потом была работа по модернизации серийной Нивы, в результате чего появилась машина ВАЗ-21213. А потом появились образцы пятидверника ВАЗ-2123, с которыми начала плотно работать команда испытателей Вадима Котлярова. И довели до производства, причём степень доводки была

такой высокой, что машину эту впоследствии начало выпускать совместное предприятие GM-АВТОВАЗ. И выпускает до сих пор под маркой Chevy-Niva.

В 1996 году Вадим Котляров вышел на пенсию, на всё выходное пособие закупил необходимую оргтехнику (компьютер, принтер, сканер) и занялся литературной деятельностью, о чём давно мечтал. Вместе с Г. Масловым он выпустил брошюру о В. Соловьёве, первом главном конструкторе ВАЗа, которая вышла в 1999 году. И понеслось — сейчас под его авторством издан трёхтомник «Высокой мысли пламень», брошюра «От ФИАТа к «Жигулям», авторские мемуары «Вижу цель» и дополнение к ним «Эх, дороги».

→1 Ваше любимое место в Тольятти?
Я люблю ходить на лыжах, а летом просто гулять в лесу, находясь за улицей Баныкина, около «Кристалла». Это позволяет мне собраться с мыслями и почувствовать близость к природе.

→2 Что для Вас Тольятти?
Тольятти для меня, в первую очередь, связан с ВАЗом, в нём моя жизнь. А ещё я благодарен этому городу за то, что он подарил мне мою любимую супругу.

**Вадим Александрович
КОТЛЯРОВ**

“Нива”: первые шаги

(Из записок инженера-испытателя)

...В мае-августе 1973 года первые четыре экземпляра нового закрытого вазовского вездехода были собраны. Машина уже получила имя “Нива” — намек на сельские просторы, основной регион их обитания.

Конечно, и этим образцам нужна была какая-то защита от праздного любопытства. Поэтому Центром Стиля и для них были изготовлены камуфляжные эмблемы и надписи.

На облицовке радиатора крепился небольшой прямоугольник с латинской буквой “F”, а по бокам машины в задней части были установлены таблички “free way” (“свободный путь” — так в Штатах называются автострады).

Такой камуфляж был на всех образцах. Кроме самого первого. Он был ярко-лимонного цвета, с вазовской символикой и надписью “Нива” на боковинах. Это объяснялось тем, что его судьба была необычной. Дирекция завода решила показать разрабатываемую машину высшему руководству страны (а может — ее просто затребовали “наверху”?). Приняв образец из экспериментального цеха, мы провели, как водится, обкатку, устраняя по ходу дела всевозможные дефекты. Затем доставили его в Москву и передали в кремлевский гараж особого назначения (ГОН). Правда, выражение “передали в Кремль” звучит довольно забавно, поскольку ни меня, ни водителя-испытателя Ю. Корнилова не подпустили даже к Боровицким воротам.

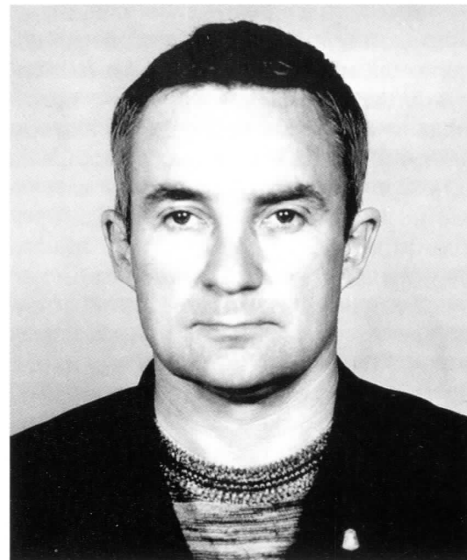
Мы по наивности считали, что и покажем машину, и расскажем о ней... Но — не тут-то было! Никаких инструкций по эксплуатации тогда не было и в помине, поэтому пришлось срочно изложить на одной страничке основные правила пользования машиной и сунуть ее в последний момент в “перчаточник”.

Вернулась машина на завод года через полтора без каких-либо комментариев или замечаний, такие уж были времена. Доходили, правда, до нас слухи, что на ней Леонид Ильич лично не раз ездил на охоту. Во всяком случае, автомобиль вернулся вполне исправным — это говорит о том, что он нас не подвел.

Два образца (№ 2 и № 4) предназначались для испытаний на надежность, а образец № 3 — для лабораторно-дорожных работ. Добавлю, что третий образец был окрашен в “горчичный”, а четвертый — в белый цвет.

Самым легендарным из второй серии был образец № 2 (вишневый), собранный в конце июня. Дело в том, что хотя бы один из образцов надо было обязательно проверить в условиях предельно высоких температур окружающего воздуха (до плюс сорока). Значит, надо было срочно ехать в Среднюю Азию — выбор пал на образец № 2.

Обкатав машину и устранив дефекты, мы стали готовиться к первому в истории ВАЗа серьезному автопробегу экспериментальных образцов (вернее — образца).



Много было потом всяких пробегов (на юг, как и на север испытатели ездят практически ежегодно — экспериментальная работа никогда не прекращается). Но этот первый “вазовский” пробег навсегда врезался в память до мельчайших деталей.

Такие пробеги всегда дают массу информации. Можно долго ездить вокруг завода, так ничего толком о машине и не узнав. Но стоит уйти в дальний пробег — и все сразу “вылезет” наружу (интенсивность нагрузок здесь всегда гораздо выше, да и условия — намного разнообразнее).

Прежде всего, надо было подумать о “сравнении-сопровождении” (всегда лучше это совмещать, чтобы было меньше машин). Имевшийся у нас ГАЗ-69 был уже изрядно потрепан, и мы обратились к коллегам с УАЗа. Просили во временное пользование УАЗ-469Б, но они сделали больше — дали и своего профессионального водителя-испытателя. Им был И. Макарихин, который вполне вписался в нашу команду.

Выехали в августе двумя машинами бригадой в 5 человек (два водителя-испытателя, механик, электрик и инженер-руководитель). Такая группа с минимально необходимым количеством людей и машин всегда высококомбинирована и позволяет оперативно реагировать на возникающие проблемы. Все мы, “проходимцы” (этим прозвищем уже никого не удивишь), — не сторонники громоздких испытательских экспедиций с толпой узких специалистов и массой техники. Такая махина всегда плохо организована и практически неуправляема, что неизбежно сказывается на результатах. Но это так, к слову.

Время шло к осени, и конечной нашей целью был пограничный г. Термез на самом юге Узбекистана. Докатившись без особых приключений до Актюбинска, дальше решили идти к Аральску напрямик вдоль железной дороги по грунтам (два джипа все-таки!). Изрядно обмелевшую за лето реку Эмбу удалось переехать просто вброд.

Двигаясь вдоль железной дороги Актюбинск—Аральск, за станцией Челкар уперлись в пески Большие Барсуки (гряда крупных барханов шириной около 4 км). Пробивались целый день, как — не спрашивайте! Но, пробившись, узрели, что дальше никакой дороги нет вообще! Даже — грунтовой! Да и об АЗС, ясное дело, тут и мечтать не приходилось. Конечно, имея запас бензина и времени, можно было попытаться пробиться к Аральску и по бездорожью, но вот времени-то у нас как раз и не было. Могли упустить на юге высокую температуру, а ведь именно это и было нашей главной целью!

Поэтому, скрипнув зубами, наступили себе на самолюбие (что это такое, поймут только истинные джипмены), пробились обратно в Челкар и ушли по грейдеру на Иргиз, и дальше грунтами — к Аральскому морю. Надо сказать, что г. Аральск находился в те времена (напоминаю, это был 1973 год) на самом берегу, — мы купались в 100 метрах от гости-

ницы! Сейчас этот умирающий город стоит посередине голой пустыни — море ушло. Дальше пошел асфальт, и до Ташкента домчались одним духом.

На маленькой вазовской СТО (никаких спецавтоцентров тогда не было и в помине) учинили машине тщательный осмотр и ужаснулись — передок кузова практически развалился. Что ж, первый блин всегда комом.

Конечно, по правилам мы перед выездом должны были дождаться результатов специальных испытаний кузова (они проводятся на бульжнике заводского трека), чтобы отправляться в дальнюю дорогу уже с доработанным его вариантом. Увы, времени на это не было, мы рискнули и правильно сделали. Зафиксировав и засняв на пленку все трещины, приступили к ремонту. Конечно, вести такую сварку в примитивных условиях — дело не из легких, но за пару дней мы, с помощью местных ребят (огромное им спасибо!), все закончили.

Термез встретил нас 38-градусной жарой. Успели! Работали на песчаном берегу чистейшего (и прохладного!) водохранилища Уч-Кизил. Установив необходимую аппаратуру (ее мы, конечно, везли с собой), довольно быстро выяснили главное — система охлаждения нашего двигателя требует серьезной доработки. “Тосол” буквально вскипал уже через 10 минут движения по песку. Разумеется, все сказанное выше относится только к тяжелым условиям движения (сыпучий песок и т. п.) при высоких температурах — до +40°C. В условиях же средней полосы запас по системе охлаждения вполне достаточный.

В Термезе выяснили также, что отдельный маслорадиатор для двигателя не нужен — и без него температура масла была вполне приемлемой. Да и с агрегатами трансмиссии все оказалось в норме. В общем, если не считать систему охлаждения, то машина получалась, судя по всему, вполне приличной.

Работы на юге были настолько важными, что к нам туда даже вылетел

ведущий конструктор П.М. Прусов. В этой связи нельзя не упомянуть, что за все время работы над “Нивой” имело место редкое взаимопонимание между ведущим конструктором и испытателями (последние по долгу службы являются, вообще-то, жесткими оппонентами разработчиков). И не его вина, что не все удалось воплотить в жизнь — многое упиралось в банальный недостаток средств.

С приездом Прусова, кстати, связан один курьезный случай. Тут надо немного отступить назад. Грунтовая дорога от Иргиза к Аральску была, в основном, песчаной и очень мягкой — по ней можно было двигаться довольно быстро. Ох, и “оттянулись” мы здесь на нашей машине — что называется, “на всю катушку” (транспорта было мало)! Здесь еще никто так не ездил. Это подтверждалось реакцией местных водителей. Да и нашему УАЗу трудно с нами тягаться — все определяется удельной мощностью!

Иногда пески настолько близко подступали к дороге, что она оказывалась как бы в выемке. Обычный разъезд со встречным транспортом превращался в проблему (дорога-то одноколейная). В таких случаях наш ас-испытатель В. Фатеев просто принимал вправо и, практически не сбавляя скорости, проносился мимо обалдевших аборигенов по песчаному уклону — так было не раз. А наш электрик В. Чечетов, служивший когда-то на границе, взял с собой в пробег зеленую фуражку — в ней и ехал. Скажете, какая между всем этим связь? Терпение, сейчас все проявится.

Так вот, прилетев к нам в Термез, П.М. Прусов с недоумением спросил, не встречали ли мы испытателей-румын? В Ташкентском аэропорту, где он делал пересадку, только и было разговоров — мол, в здешних краях они испытывают свой новый FIAT (!), ездят по вертикальным стенкам, и с ними пограничники. Мы все так и повалились от хохота на землю, узнав, как далеко пошли круги от нашего старого “прикола” про “румын-

ский ФИАТ” — мы и в этом пробеге им успешно пользовались. Так и рождаются легенды. Во всяком случае, эта история была первой непроизвольной рекламой “Нивы”!

На обратном пути заехали в горы в районе Душанбе (речь идет о Зеравшанском и Гиссарском отрогах Памиро-Алая с перевалами до 3800 м). Оказалось, все в порядке тут и с температурным режимом двигателя и агрегатов. Впоследствии и на горных афганских дорогах “Нива” показала себя превосходно.

В ходе южных испытаний стало ясно и то, что система вентиляции салона никуда не годится. Поворотных стекол (“форточек”) на этой серии образцов

не было, да еще и “вытяжка” в задней части салона практически не работала, поэтому для вентиляции поневоле приходилось опускать стекла дверей — они были цельными, как у будущей “2105”. А поскольку возвращались мы уже осенью, то все трое (мы с Фатеевым и ехавший с нами механик-золотые руки С. Четвериков) заработали себе жесточайший радикулит. Экипаж УАЗа, имевшего “форточки”, от всего этого был избавлен.

К тому же эти цельные стекла поднимались и опускались с перекосами и заеданиями. От этого удалось избавиться, уменьшив их площадь (на III серии были введены “форточки”) и доработав

механизм стеклоподъемника. Да и опытные оригинальные замки дверей толком не работали, поэтому уже на следующей серии пришлось вернуться к проверенным серийным замкам. В общем, оригинальные вначале боковые двери стали в итоге напоминать “жигулевские” — наверное, так и надо было сделать сразу.

По возвращении на завод машину тщательно осмотрели, устранили кое-какие дефекты, в очередной раз подварили кузов, и она пошла вместе с образцом № 4 на испытания уже по надежности.