

Конструкторы ВАЗа, как, наверное, и их коллеги с других автозаводов, редко говорят применительно к автомобилю - сделали. Чаще - построили. И это не просто профессиональное словечко, как у моряков - компас, у шахтеров - добыча, а у иных чиновников - портфель. Столько усилий требует проектирование, изготовление опытных образцов, доводка, что точнее слова, чем построили, и не подберешь.

А где стройка, там и долгострой. К числу последних, увы, относится и "автомобиль с пятым колесом", о котором слухом полнится тольяттинская земля еще с 1987 года. Правда, первую, вполне работоспособную версию начальник КБ стендов управления исследования и доводки автомобилей Всеволод Транквиллевский и инженер Валерий Порубай соорудили всего за девять месяцев. Не одни - помогало около 70 человек.

ший за компьютером Порубай считал нужным вступить за представителей народов Севера, на что Транквиллевский возразил, что это он просто для образности, а чукчей он тоже уважает) В генеральном департаменте развития "АвтоВАЗа" был проведен конкурс технических разработок, перспективных с точки зрения пополнения бюджета департамента. Из ста предложений отобран и проект "автомобиля с пятым колесом"

А главное, продукт ума Транквиллевского-Порубая не забыт в верхах гражданской авиации. Найдя с помощью Валерия Васильевича подтверждающее письмо (тот мгновенно отыскивает нужную бумагу в завалах на столе своего коллеги), Всеволод Георгиевич позволил перенести его содержание в мой репортерский блокнот

"Одной из насущных проблем является замер коэффициента сцепления на взлетно-посадочной полосе (ВПП) аэродрома. Международными требованиями установлено, что замеры должны производиться только документальным способом при скорости транспортного средства, на котором установлен прибор, не менее 120 км/час. В наших аэропортах используются отечественные приборы, но только визуального действия, что не соответствует международным требованиям.

За рубежом только две фирмы выпускают нужные нам машины: это "Татра" (Чехия) и "СААБ-Тестер" (Швеция), однако высокая стоимость не позволяет аэропортам приобрести эти автомобили. Ассоциация "Аэропорт" гражданской авиации просит завод возобновить работу над машиной для замеров Ксц."

Здесь вроде бы самое время порассуждать о верности идее, пронесенной через десятилетие, о силе духа моих знакомых, но это совершенно не в их стиле, да и дефицитную газетную площадь лучше использовать для рассказа еще об одной разработке талантливых инженеров.

Противоугонное устройство. Настолько простое, что мысль о нем могла возникнуть только в голове россиянина, а никак не американца, привыкшего во всем полагаться на лазеры-мазеры.

Вскрыв автомобиль, угонщик не сможет сотворить свое черное дело. Он просто не попадет на сиденье водителя. Главное, затрат-то на копейку. Такой противоугонкой можно оснащать машины прямо на конвейере.

- А если угонщик возьмет лом?
- И за полчаса не управится. Проверено.

На днях в генеральный департамент развития поступило еще одно письмо из ассоциации "Аэропорт". Заместитель генерального директора этой организации В.Горбачев просит командировать В.Транквиллевского и В.Порубая на совещание в Санкт-Петербург. Может быть, разговор в "Голубой гостиной" аэровокзала "Пулково-1" станет переломным в трудной судьбе "Лады" с пятым колесом?

Владимир БУНАС.

Зачем "Ладе" пятое колесо...

Каждому автору проекта убежденно говорили: "Ребята, не за так работаете, премия будет" И не ошиблись. Была премия. Были и комплиментарные отзывы специалистов. Не сложилось только счастливой судьбы у "ВАЗ-2108-ИКС", дитица Транквиллевского и Порубая.

"ИКС" - это измеритель коэффициента сцепления самолетного шасси с поверхностью взлетно-посадочной полосы. Без знания этой величины посадка лайнера в плохую погоду (дождь, гололед и т.д.) сопряжена с большим риском. Не зная коэффициента, пилот может неправильно спрогнозировать дистанцию торможения, а это, как говорится, чревато. Особенно в таких аэропортах, как Курумоч, где длина полосы всего 1600 метров.



На Западе в союзниках у "летунов" - шведские "СААБы" с соответствующей аппаратурой, у нас - сконструированная еще при царе Горохе неуклюжая тележка "АТТ-2", прицепляемая к "уазику" Волочится она на буксире с непозволительно малой крейсерской скоростью 50 км в час, а эксперт, затаив дыхание, "снимает показания приборов" Запоминает, на каком делении чаще дрожала стрелка. И неточно, и нет вывода на печатающее устройство, которое бы зафиксировало результаты замеров. Поэтому в отечественных аэропортах полученные данные часто дополняют посредством интуиции и опыта старожилы наземной службы. Выходят старожилы, подняв воротники, на взлетку, пробуют каблучками поверхность бетонки и проводят стоячий "совет в Филях" Результат передается дежурному на вышку, а от него - командирам воздушных кораблей.

Чисто российский метод. У кого-то, наверное, он может вызвать чувство умиления. Это как же должны быть подкованы наши золотые ветераны, как обучены пилоты, если при таком нестандартном способе отыскания очень важного для безопасности полетов параметра самолеты не только взлетают но и, что самое главное, садятся

Вариант Транквиллевского-Порубая лишен национального колорита, зато прост, надежен, точен. В днище багажника "восьмерки" вырезается отверстие, куда вставляется на раме пятое колесо, соединенное приводом с задними колесами автомобиля. Сначала использовали отечественное вертолетное, потом приспособили импортное. Диаметр этого "пятого лишнего" подобран так, что оно вращается с коэффициентом проскальзывания в 15 процентов. То есть на один оборот большого колеса приходится 85 процентов оборота маленького. Это одно из основных условий правильного определения коэффициента сцепления. Свою роль играет и груз в 100 кг, который давит на ось пятого колеса, и специальная резина с про-

должным рисунком протектора, и увеличение базы автомобиля на 40 мм. Словом, было над чем поломать голову разработчикам "ИКСа". Сам прибор, регистрирующий нужные показатели с выводом на печать, размещается в кабине справа от водителя.

Выполнив работу по договору с НИИ гражданской авиации, Транквиллевский и Порубай какое-то время пожинали лавры. Их творение становится "гвоздем" выставки достижений наземной спецтехники в Шереметьево-2. Аэрофлот обещает закупать такие машины по фантастической, относительно стоимости обычной "восьмерки", цене.

А "ВАЗ-2108-ИКС" как был, так и остался (спустя столько лет!) загадочным "Мистером Икс" для тружеников отечественных аэропортов. Производство пятиколесных "измерителей" так и не было налажено.

Вряд ли сейчас нужно подробно останавливаться на причинах. И Волжский автозавод, убаюканный большим спросом на свою серийную продукцию, возможно, не проявил вовремя должной заинтересованности. И Аэрофлот подвергшись реорганизации, стал лишь тенью прежнего богатого заказчика. И Чехия уже не та "братская республика", что раньше, а ведь электроника для

"ИКСов" поступала оттуда.

Казалось, автомобиль с пятым колесом давно и прочно забыт. Как вдруг, уже под названием "Лада-Аэро", он "всплыл" на инвестиционной выставке "Технологии из России" в Риме в апреле этого года. Правда, всего лишь как искусно выполненный макет в половину крышки письменного стола, но все равно этого было достаточно, чтобы тут же помчаться по знакомому адресу

Всеволод Георгиевич и Валерий Васильевич не показались мне людьми, измученными многолетней борьбой с "врагами технического прогресса". Такие же молодые, несмотря на солидный уже возраст, энергичные и ироничные. "У нас, - говорят, - несносный характер, и поэтому нам ничего не делается"

Транквиллевский коротко доложил новости: два автомобиля-измерителя переданы в управление дорожных испытаний ВАЗа, приносят пользу там. Вместо чешской электроники они теперь пользуются самарской, из института машиноведения. Прибор для регистрации коэффициента сцепления теперь настолько надежен и прост в обслуживании, что снимать с него показания "может даже пьяный чукча" (В этом месте сидев-