

Колхозники перечисляли средства в Фонд обороны, вносили деньги на строительство танковой колонны «Вологодский колхозник», отправляли теплые вещи бойцам РККА. После прорыва блокады Ленинграда колхозы выделяли городу и области крупный рогатый скот, овец, свиней и сотни центнеров зерна и др.¹, также сеяли сверх плана для пострадавших территорий.

Таким образом, колхозное хозяйство в годы Великой Отечественной войны сразу же столкнулось с рядом существенных проблем, что не могло не сказаться на ходе сельскохозяйственных работ, а также развитии животноводства. Колхозное крестьянство выполняло множество повинностей, тяжесть которых с началом войны только возросла. В годы войны многие работали сверх нормы, но были и те, кто отлынивал от работы или трудился как в мирное время. Колхозники отдавали последние средства для помощи армии, пострадавшим районам.

УДК 908

DOI: 10.18287/978-5-6052980-3-8-2024-8

*Бугрышев И.А.*²

**НОВЫЙ. МАЛОЛИТРАЖНЫЙ. НАШ.
РАЗРАБОТКА АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»
НА ВОЛЖСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ В СССР
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1960-Х – НАЧАЛЕ 1970-Х ГГ.
(г. Самара)**

В статье рассматривается процесс разработки автомобиля ВАЗ-2101 в 1966-1970 гг. Характеризуются основные этапы проектирования конструкции новой машины, от выбора прототипа до начала серийного производства итоговой конструкции. На конкретном материале определяются масштаб и степень доработки модели в сравнении с исходной конструкцией итальянского автомобиля-прототипа.

Ключевые слова: история автомобиля; конструкторская школа; история Волжского автомобильного завода.

¹ Ветераны Великой Отечественной. Вологодская область. Харовский район / сост. В.В. Судаков. Вологда: Изд. центр ВИРО, 2006. 276 с.

² Бугрышев Иван Александрович, г. Самара, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, бакалавр, исторический факультет, кафедра отечественной истории и историографии (науч. рук. М.М. Леонов, д-р ист. наук, доцент), tovarichbugrov@yandex.ru

**NEW. SMALL. OUR. DEVELOPMENT OF THE VAZ-2101
«ZHIGULI» CAR AT THE VOLGA AUTOMOBILE PLANT
IN THE USSR IN THE SECOND HALF
OF THE 1960S – EARLY 1970S
(Samara)**

The article discusses the development process of the VAZ-2101 car in 1966-1970. The main stages of designing the design of a new machine are characterized, from the selection of a prototype to the start of mass production of the final design. Using specific material, the scale and degree of modification of the model is determined, in comparison with the original design of the Italian prototype car.

Keywords: car history; design school; history of the Volzhsky Automobile Plant.

Развитие отечественной автомобильной промышленности на современном этапе сопровождается многочисленными дискуссиями, среди которых важное место занимает вопрос о важности стимулирования отечественных конструкторских разработок и постановки их на конвейер. Особенно в настоящее время, когда рост производства автомобилей достигается за счет локализации популярных импортных моделей и организации крупноузловой сборки, не предполагающей внесения изменений в изначальную конструкцию.

В этих условиях значимым представляется обращение к опыту советского автопрома и, в частности, к опыту ВАЗа, который из совместного итало-советского проекта по локализации автомобиля «ФИАТ» вырос в самостоятельного промышленного гиганта, в настоящее время производящего автомобили оригинальной конструкции.

Целью настоящей статьи является определение масштаба и степени изменений, внесенных советскими конструкторами в изначальную итальянскую конструкцию при проектировании «Жигулей».

Стоит оговориться, что среди исследователей АвтоВАЗа тема разбора технических особенностей моделей автомобилей и их эво-

¹ Bugryshev Ivan Aleksandrovich, Samara, Samara National Research University, bachelor, Faculty of History, Department of National History and Historiography (scientific supervisor M.M. Leonov, Doctor of Historical Sciences, associate professor), tovarichbugrov@yandex.ru

люции в сущности практически не затронута. Поэтому целесообразным видится обращение к работам по общей проблематике истории завода¹.

В 1966 г. советский Внешторг и концерн FIAT подписали соглашение о сотрудничестве в создании нового промышленного комплекса по производству легковых автомобилей. Соглашение предполагало разработку и постановку на производство трех машин: базового седана, базового универсала и седана «люкс»². Прототипом для будущей советской малолитражки был выбран автомобиль FIAT-124. Выбор этот не случаен, 124-й «Фиат» на момент подписания соглашения только-только встал на конвейер и представлял собой современный автомобиль классической компоновки³. На первом этапе предстояло изучить итальянскую конструкцию, выявить преимущества и недостатки, и самое главное, оценить «пригодность» машины для советских реалий и определить степень необходимых доработок.

Изначально автомобиль оставил о себе хорошее впечатление, в статье главного отечественного автомобильного журнала «За рулем» новый «Фиат» подвергся подробному разбору: советские специалисты остались довольны рациональным использованием внутреннего пространства, позволявшего с комфортом разместить в салоне машины пятерых пассажиров⁴. Без внимания не осталась и техническая часть, конструкторов впечатлила задняя подвеска на пружинных амортизаторах вместо листовых рессор, дисковые тормоза фирмы Bendix на всех колесах. Вопросы вызывал двигатель новой машины, отличавшийся архаичной нижнеклапанной конструкцией, без задела на модернизацию⁵. Однако стоит отметить, автор статьи аккуратно обходит выявленные недочеты, фокусируя внимание на положительных сторонах, что представляется любопытным.

После первоначальной оценки конструкции «Фиата» и прохождения испытаний на недавно построенном Дмитровском авто-

¹ На волне памяти: История Волжского автомобильного в документах и фотографиях: в 2 кн. / ред. сост. А.А. Шаврин. Тольятти, 1996-2001; От «Фиата» к «Жигулям» / под ред. В.А. Котлярова. Тольятти, 2000.; Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 гг. Москва, 2007.

² Высокой мысли пламень. Управление главного конструктора АвтоВАЗ: Страницы истории: в 2 кн. Кн. 1. Тольятти, 2000-2004. С. 2.

³ Более того, FIAT-124 стал обладателем премии «Автомобиль года» в Европе за 1967 г. // За рулем 1970. № 8. С 4.

⁴ За рулем 1966. № 6. С. 30.

⁵ Там же.

полигоне нами были выявлены основные конструктивные особенности, требующие модернизации. Так, в частности, испытания доказали необходимость разработки нового двигателя, более современной конструкции, на что специалисты «Фиата» в итоге пошли¹. Также по результатам ресурсных испытаний возникли вопросы к тормозам. Современные задние дисковые механизмы оказались совершенно непригодными к нашим дорогам и изнашивались со страшной скоростью. Поэтому было принято волевое решение заменить тормозные механизмы на более надежные и проверенные барабанные². В ходе работ над автомобилем конструкторы только что сформированного отдела Главного конструктора ВАЗа нередко и на длительный срок уезжали в заграничную командировку в Турин для совместного проектирования и доработки итальянской конструкции³. Параллельно с этим путь разработки нового автомобиля освещал для широкого читателя журнал «За рулем».

В статье от августовского номера за 1968 г. главный конструктор ВАЗа Владимир Сергеевич Соловьев подробно охарактеризовал новую модель с технической точки зрения⁴. Он отмечал высокие динамические качества, подробно рассказал о новом моторе, верхнеклапанном, с цепным приводом газораспределения, объемом 1,2 л., мощностью 60 л.с. Кроме того, в конце статьи приводится список изменений, внесенных в конструкцию «Фиата»: увеличение дорожного просвета, усиление кузова и элементов подвески, барабанные тормоза сзади, улучшение пуска двигателя в морозы и так далее⁵. Подчеркивая простоту конструкции вазовской легковушки, Соловьев особенно отмечает переднюю подвеску, лишенную точек шприцевой смазки, что, несомненно, относится к явным достоинствам новой машины⁶. Таким образом, за несколько лет упорной работы совместными усилиями итальянцев и вазовцев в конструкцию вносились изменения, советская легковушка все более и более совершенствовалась. До конвейера оставалось совсем чуть-чуть.

¹ Высокой мысли пламень... С. 6.

² Там же.

³ Там же. С. 9.

⁴ За рулем. 1968. № 6. С. 8-9.

⁵ Там же.

⁶ Для сравнения на более престижной 21-й «Волге» количество точек смазки в передней подвеске составляло более 20-ти. И тем паче, что именно Соловьев, один из конструкторов «Волги», отмечает это достоинство вазовской машины.

И вот в августе 1970 года «За рулем» выпускает полноценный подробный рассказ о уже серийном автомобиле «Жигули» с перечислением всех конструктивных особенностей отечественной машины, в том числе и внешнего оформления¹. Так, помимо увеличенного клиренса внешне ВАЗ выдают клыки на бамперах и современные утопленные дверные ручки, доставшиеся от старшего «Фиата» модели 125 и перешедшие затем на люксовую версию 124-го.² Но нас интересует не столько внешний декор, сколько основные изменения, содержащиеся в недрах технической части. Помимо уже описанных выше изменений отмечают увеличенный диск сцепления, новый гидравлический привод и доработанную конструкцию синхронизаторов коробки передач. Также подробно характеризуются новые вещи для советского автолюбителя: система охлаждения, рассчитанная не на воду, а на антифриз, сменный воздушный фильтр сухого типа взамен многоразового масляного³. Отдельное место в статье занимает сравнительный обзор вазовской новинки с современными иностранными автомобилями схожих габаритов: Renault, Opel, Datsun, Ford, Vauxhall. И результат сравнения показал, что новый советский автомобиль ничуть не уступает массовым импортным моделям от именитых автопроизводителей⁴. Что любопытно, в сравнительную таблицу включили и итальянскую новинку – переднеприводный FIAT-128, и здесь стоит кое-что прояснить. Еще в 1966-м, когда стоял вопрос о выборе завода-партнера и автомобиля-прототипа, симпатии конструкторов вызывал новый, переднеприводный Renault-16, также получивший титул «Автомобиль года». Однако выбор FIAT была обусловлен скорее политическими и экономическими соображениями⁵, так что появление переднеприводного серийного автомобиля в СССР оттянулось вплоть до выхода вазовского семейства «Спутник»⁶.

Таким образом, в совокупности в конструкцию ВАЗ-2101 было внесено около тысячи изменений, в сравнении с исходной конструкцией «Фиата». И стоит особенно отметить, что доработка «Жигулей» проводилась не силами одних итальянцев, а в тесном

¹ За рулем. 1970. № 8. С. 4-6.

² Высокой мысли пламень... Ч. 1. Тольятти, 2000-2004. С. 6; Там же. Ч. 2. Тольятти, 2000-2004. С. 32.

³ За рулем. 1970. № 8. С. 5.

⁴ Там же. С. 6.

⁵ Авторевю. 2020. № 8. С. 45.

⁶ Однако от сотрудничества с «Рено» отказываться не собирались, и по контракту французы модернизировали сборочную линию на заводе АЗЛК // Авторевю. 2020. № 8; 2018. № 14.

сотрудничестве с советскими конструкторами, в конечном итоге определявших необходимость внесения тех или иных изменений. В итоге ВАЗ-2101 получился очень гармоничным автомобилем, сочетавшим в себе новые тенденции в проектировании автомобилей и новые технологии с отменной надежностью, долговечностью и ремонтпригодностью, словом, всех тех качеств, особо ценившихся в СССР¹. В ответ на появление новой машины вся советская автомобильная промышленность начала подтягиваться до высокого уровня, заданного ВАЗом. Первые 15 тысяч автомобилей, сошедших с конвейера, комплектовались еще итальянскими запчастями, и теперь это настоящая коллекционная редкость, однако предприятия-смежники в достаточно короткие сроки освоили производство комплектующих должного качества². Кроме того, конструкторская мысль не стояла на месте и сразу после запуска «Жигулей» в производство завод занялся собственными оригинальными разработками³.

Подводя итог вышесказанному, хочется еще раз заострить внимание на том, что довольно популярное среди широких масс мнение о «Жигулях» как о полной копии «Фиата» не имеет под собой логической основы. На основании проведенного анализа можно смело констатировать – автомобиль ВАЗ, разработанный в тесном сотрудничестве с итальянцами, получился вполне самобытным, полным оригинальных технических решений и, что самое главное, полностью отвечал вызовам отечественных реалий 1960-1970-х гг.

УДК 93

DOI: 10.18287/978-5-6052980-3-8-2024-9

*Василькова Н.В.*⁴

**ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ РАНЕНЫМ ЖИТЕЛЯМИ
СМОЛЕНСКОЙ ГУБЕРНИИ В ГОДЫ РУССКО-ЯПОНСКОЙ
ВОЙНЫ (1904-1905 ГГ.)**
(г. Смоленск)

¹ Высокой мысли пламень... Ч. 1. С. 14-16.

² От «Фиата» к «Жигулям».

³ Высокой мысли пламень... Ч. 1. С. 15.

⁴ Василькова Наталья Вячеславовна, г. Смоленск, Смоленский государственный университет, бакалавр, факультет истории и права, кафедра истории России (науч. рук. Н.И. Горская, д-р ист. наук, профессор), vasilkovanata15@gmail.com