

Под редакцией доктора технических наук, профессора Б. М. ФИТЕРМАНА; доктора технических наук, главного конструктора Производственного объединения «Ижмаш» В. А. УМНЯШКИНА.

Копейный консультант ордена Трудового Красного Знамени Политехнический музей.

В СЕРИИ ТЯЖЕЛЫЕ

После того как в Ленинграде наладили производство мотоциклов Л-300, пришла очередь тяжелых машин, оснащенных двигателями с рабочим объемом 750 см³ и более. Еще в 1928 году специалисты из Ижевска побывали на американской фирме «Харлей-Дэвидсон», чья продукция пользовалась популярностью в нашей стране. Кое-кто поговаривал, что ижевцы будут делать копию этой машины. Однако они пошли своим путем — конструкторская группа П. В. Можгорова создала весьма удачный ИЖ-4. Теперь уже трудно понять, почему ВСХ СССР отдал все же предпочтение ленинградскому тресту «Трэмвас», который начал серийно выпускать мотоцикл, аналогичный немецкому ДКВ «Люкс-300».

Но члены Центрального совета Авдотора продолжали бороться за ИЖ, потому что считали — «Люкс» не для наших ухабистых проселков. Вместе с руководством ижевских заводов они обратились в ВСХ СССР с просьбой разрешить строительство специализированного мотоциклетного завода в их городе.

В 1930 году Можгорова командировали в Германию для изучения опыта на предприятиях фирмы БМВ. Надо сказать, что если в вопросах организации производства ему было чему поучиться, то в конструировании Можжоров оказался ничуть не слабее немецких инженеров. Больше того, там даже восполнялись его советами, касающимися нового мотоцикла БМВ-Р-16, и в знак признательности подарили ему одну из моделей и контейнер запасных частей к ней.

Тогда же Научному автомоторному институту (НАМИ), входившему в те годы в состав Научного автотракторного института (НАТИ), Главмашпром ВСХ СССР поручил спроектировать первый советский тяжелый мотоцикл, взяв за образец «Харлей-Дэвидсон». Будущую машину предполагалось оснастить V-образным, четырехтактным двухцилиндровым двигателем рабочим объемом 750 см³.

Для этого в Москву вызвали только что вернувшегося из зарубежной командировки Можгорова, который возглавил небольшую группу молодых инженеров. Один из них, ныне доктор технических наук Б. М. Фиттерман, вспоминает:

«Делали много вариантов компоновки, из которых Можжоров выбирал лучшие. А сам Петр Владимирович работал очень своеобразно. Примерно два с половиной месяца он, что называется, просидел у пустой доски, время от времени делая какие-то пометки в блокноте. А на ватмане — ничего, у нас даже зародились сомнения в том, что он способен профессионально работать карандашом. Но в одну из суббот Петр Владимирович не пошел со всеми домой, остался в бюро, а придя на работу в понедельник, мы с удивлением увидели полностью завершённую компоновку двигателя со всеми деталями. Только тут мы поняли, что эти два месяца Можжоров проработал все варианты мысленно, чтобы сразу показать результат на бумаге...»

Кроме того, Можжоров в совершенстве владел системным подходом к делу. Так, занимаясь тяжелым двухцилиндровым мотоциклом НАТИ-А-750, он одновременно, по заданию Главмашпрома, разработал проект унифицированного с ним НАТИ-Б-375 (цифры обозначают рабочий объем двигателя). Тип А предназначался для езды с колесной по дорогам с твердым покрытием и хорошему проселку, а без колески — по любым дорогам; Б — машина среднего класса для любых дорог, но без колески. У того и другого были одинаковыми цилиндры, поршни, шатуны, коробки передач, сухие многодисковое сцепление, защищенная от пыли и грязи приводная цепь на заднее колесо, прессованная рама и передняя вилка с рессорой, взаимозаменяемые колеса. Разными были двигатели, диски колес, рули и багажники, а также другие узлы и детали.

Предполагалось, что в недалеком будущем мотоцикл Б заменит в серийном производстве Л-300. Можжоров тем временем подумывал о следующем этапе: как бы у машин А и Б увеличить объем двигателей соответственно до 850 и 425 см³, заменить цепную передачу на заднее колесо карданом, применить автомобильную систему смазки двигателя, увеличить клиренс до 140 мм, а базу до 1450 мм, — тогда появились бы оригинальные, мощные мотоциклы нового поколения... Увы, обстоятельства сложились так, что эти идеи применили в конструкциях советских мотоциклов гораздо позже.

...В то время, как в Москве шла проектирование тяжелого мотоцикла, комиссия ВСХ СССР, которую возглавлял Б. В. Куйбышев, приняла наконец решение построить в Ижевске мотоциклетный завод-гигант, рассчитанный на выпуск не менее 120 тыс. машин в год.

Исполком Удмуртской автономной области ваял шефство над строительством Опытного мотоциклетного завода (на базе старой оружейной фабрики Берзина), присвоил ему название имени Авдотора, выделил 200 тыс. рублей и объявил стройку

внеочередной и ускоренной. Вскоре Ижстальзавод передал новому предприятию 40 станков, а дирекция ОМЗ заключила с другими заводами договоры на поставки сырья и инструментов, а также на использование их лабораторий для исследований и испытаний мотоциклетной техники.

Работы шли быстро — к 1 мая 1933 года на ОМЗ собрали первые четыре мотоцикла НАТИ-А-750, которые, по заведенной традиции, отгнали в испытательный пробег по маршруту Ижевск — Нижний Новгород — Москва. Вместе с ними шли американский мотоцикл «Харлей-Дэвидсон» последней модели, немецкий БМВ-Р-16 и мотоцикл ижевской конструкции ИЖ-7, также собранный на ОМЗ (об этой машине мы расскажем в следующем выпуске «Исторической серии»).

В столице участников пробега торжественно встречали председатель Центрального совета Авдотора С. С. Каменев, представители общественного, мотоциклисты спортивного общества «Динамо» и московского автостолба.

Потом НАТИ-А-750 испытывали в различных дорожных условиях, зимой и летом под Москвой и Ленинградом. Машина прозвела на водителей и специалистов очень хорошее впечатление. Особенно им понравились система батарейного и аккумуляторного генератора постоянного тока, зажигания.

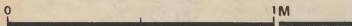
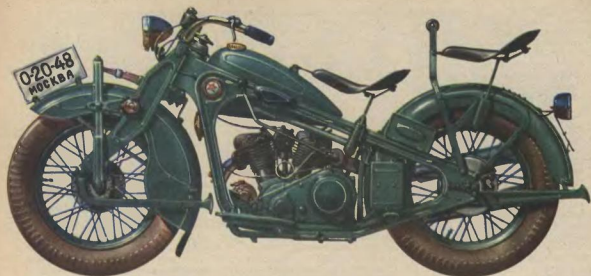
Итак, мотоциклы успешно выдержали суровую проверку. А вот инженеры не успели подготовить необходимую для их серийного выпуска документацию. Поэтому производственным, не теряя времени даром, спешили загрузить мощности ОМЗ массовым изготовлением полностью подготовленного к серийному выпуску ИЖ-7.

Тогда Наркомат тяжелой промышленности принял решение передать всю документацию на НАТИ-А-750 Подольскому механическому заводу (ПМЗ), в цехах которого уже в марте 1934 года начали делать первую десятку тяжелых мотоциклов. В июле девять из них продемонстрировали наркому Сергею Орджоникидзе. Узнав, что в следующем году работники подольского завода собираются изготовить 500 таких машин, он возразил:

«Таких мотоциклов необходимо выпустить не менее полутора тысяч!»

Вскоре НАТИ-А-750 стали производить и на другом заводе. Эти машины быстро завоевали популярность в стране, их охотно приобретали горняки и сельские жители, их привозили, например, для переделки тракты, использовали их и в Краснодаре. А выпускники ПМЗ-А-750 (такие обозначение получил тяжелый мотоцикл) до июня 1938 года.

Сейчас сохранились лишь с десяток таких машин, одну из них можно увидеть в московском Политехническом музее. Опер КИРИХИН, кандидат технических наук



5

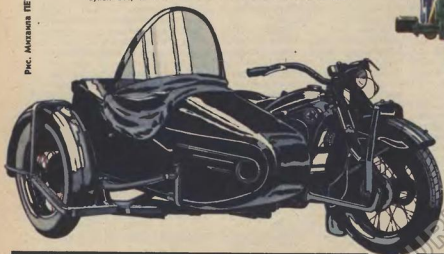
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА ПМЗ-А-750

Рабочий объем двигателя, см ³	746
Число рабочих тактов	4
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндра, мм	70
Ход поршня, мм	97
Степень сжатия	5,0
Максимальная мощность, л. с.	14
при частоте вращения коленвала, об/мин.	3700
Завогаание	батарейное
Передняя от двигателя к коробке скоростей	шестерин
Размеры шин, дюймы	4,25×18(4×19)
База, мм	1395
Дорожный просвет, мм	115
Емкость бензобака, л	18
Максимальная скорость, км/ч	90
Запас хода по шоссе, км	300
Сухой вес, кг	210



ПМЗ-А-750

Рис. Михеева ПЕТРОВСКОГО



А. Петров