

Через несколько дней после окончания Великой Отечественной войны на Ижмашзавод приехал заместитель наркома вооружения

В.Н.Новиков и узнал о задумке воссоздать там былое мотоцикlostроение. Директор предприятия С.С.Гиндинсон сообщил, что уже началась подготовка нового производства, однако завершить ее только своими силами предполагалось не ранее, чем через год. Уже начиналась конверсия оборонной промышленности страны, темпы ее нарастали, и в начале 1946 г. нарком вооружения Д.Ф.Устинов подписал приказ об организации в Ижевске производства легкого мотоцикла с рабочим объемом двигателя 125 см³ и предписал использовать в качестве прототипа немецкую модель РТ-125 фирмы ДКВ. Казалось, произошло недоразумение. Во-первых, к изготовлению таких же машин уже приступили в Москве и Коврове (см. предыдущий номер журнала), а во-вторых, до войны здесь выпускался ИЖ-9 с мотором 350 см³, и производство легкого мотоцикла специалистам завода представлялось шагом назад. Решив срочно исправить создавшееся положение, направили в столицу делегацию во главе с заместителем главного технолога завода А.А.Рябовым. Его хорошее знакомство с Д.Ф.Устиновым вселяло надежду на благополучный исход поездки, ведь они дружили во время учебы в ВУЗе и с тех пор поддерживали личные контакты. Впрочем, особенно убеждать наркома и не понадобилось. Он сразу же одобрил предложение ижевчан. Они добились вроде бы малого — заменить прототип на модель НЦ-350 (той же фирмы) с рабочим объемом двигателя 350 см³, но это существенно изменило грядущую производственную ситуацию к лучшему.

Для быстреего выполнения задуманного в Германию, на фирму ДКВ (г.Цшопау), командировали группу сотрудников Ижмаша. В нее включили главных конструктора и технолога — В.И.Лавренова и В.П.Болтушева и других специалистов. Они перенимали опыт на немецком заводе, а также контролировали отправку специального оборудования, чертежей, технологической документации, незавершенки — деталей мотоцикла модели НЦ-350. До сих пор не забыта легенда о том, что для консультаций ижевчан к ним привозили самого Герберта Вебера, немецкого конструктора, создавшего свой мотоцикледвр еще в 1934 г., освоивший в серийном производстве спустя четыре года.

По сравнению с ИЖ-9 мотоцикл НЦ-350 был прогрессивнее. В нем применялись петлевая продувка цилиндра, надежный электрогенератор, скомпонованные в одном блоке мотор и коробка перемены передач, резиновые самоподвижные сальники, да и многое другое. Как только понадобилось помещение для развертывания нового производства — его тут же нашли, и в нем размещали специальное оборудование, прибывавшее из Германии, а к имевшимся универсальным станкам изготавливали необходимую технологическую оснастку.

Первую послевоенную модель ижевского мотоцикла обозначили ИЖ-350. В конце 1946 г. сделали всего 83 машины. Вначале часть деталей использовали из немецкой незавершенки, и потому на многих образцах красовались четыре сцепленных кольца — эмблема знаменитого концерна «Автоунион», куда входила фирма ДКВ.

Специалистам Ижмаша уже приходилось выпускать продукцию, разработанную на других предприятиях. Так, в 1933 г., подготавливая выпуск ленинградского мотоцикла Л-300, они доработали его конструкцию (недаром модели,

ВОЗРОЖДЕНИЕ МАРКИ «ИЖ»

принятой к изготовлению, присвоили марку ИЖ-7), а во время Великой Отечественной войны — изготавливали противотанковое ружье ПТРС С.Г.Симонова, авиационную пушку НС-37 А.Э.Нудельмана и А.С.Суранова, знаменитый пулемет «Максим», причем всякий раз вносили пусть небольшие, зато многочисленные изменения, повышавшие надежность, долговечность, технологичность изделия. Вот и здесь, при создании нового мотоцикла, они сохранили мощную сварную раму прототипа, в которой крепился массивный силовой агрегат весом 44 кг, но многое упростили и за счет этого сбросили немало лишнего металла.

Машина оказалась удачной, понравилась мотоциклистам, однако росту ее выпуска неожиданно помешало непредвиденное обстоятельство... Летним днем 1947 г. в мотоциклетном корпусе возник пожар. Ветеран завода А.Н.Балобанов рассказывал мне: «Произошло это в выходной день. Быстро сбить пламя не получилось, ведь в цехах не было рабочих. Огонь искорежил оборудование, приспособления, инструменты. Для восстановления сгоревшего потребовалась огромная сверхурочная работа. Из-за этого бедствия в тот год мы смогли сделать лишь 2357 мотоциклов». К счастью, положение удалось быстро выправить, и уже в 1948 г. из ворот завода вышли 16 042 машины, а всего, до прекращения в 1951 г. выпуска ИЖ-350, их изготовили 126 267.

...Покуда шла подготовка серийного производства мотоциклов, конструкторы собрали из немецких деталей несколько образцов НЦ-350 и приступили к их испытаниям в окрестностях Ижевска. Адаптацию иностранной модели к нашим дорожным условиям поручили группе конструкторов (В.И.Лавренов, В.П.Камзолов и др.). Их деятельность одобрили в наркомате, и вскоре на заводе организовали специальное конструкторское бюро, работу в котором начали с создания на основе серийной модели спортивного мотоцикла ИЖ-350С. Он предназначался для мотокросса по пересеченной местности, поэтому основное внимание уделили подвеске колес. Переднее — установили на телескопической вилке с пружинами и гидравлическими амортизаторами, а для заднего колеса применили маятниковую подвеску. Чтобы лучше преодолевать ухабы на трассе, выхлопные трубы и глушители приподняли выше оси заднего колеса. Двигатель усовершенствовали (чугунную гильзу запрессовали в дюралевое оребрение) и форсировали. Сняли фару и задний световой сигнал, багажник и ручной переключатель передач, за счет чего облегчили мотоцикл на 11 кг. С 1947 г. началось штучное изготовление ИЖ-350С. Некоторые из них использовали в спортивных соревнованиях, другие — для тщательной отработки новых узлов и деталей. Тогда же приступили к проектированию более совершенного дорожного мотоцикла. Разработку его конструкторской документации закончили в 1949 г., а сам он был обозначен ИЖ-49. Спустя год завершили отработку кроссовой модели, которую, по уже сложившейся моде, переименовали в ИЖ-50 и затем, в течение семи лет, изготавливали небольшими партиями и поставляли спортивным обществам.

Вот как был устроен ИЖ-49. Раму, силовой агрегат и фару применили от прототипа — ИЖ-350, переднюю вилку и подвеску заднего колеса от — ИЖ-350С. В бензобак встроили инструментальный ящик. На багажнике укрепили сидение пассажира. Кроме того, в конструкцию, а также в технологический

процесс ввели множество небольших усовершенствований — все это и дало более качественную модель. Если для ИЖ-350 гарантийные обязательства завода предоставлялись до 2000 км пробега, то на ИЖ-49 — 10 000 км и полтора года эксплуатации.

Руль мотоцикла крепился на двух кронштейнах верхнего мостика передней вилки и легко устанавливался в удобное для водителя положение. Усилие поворота регулировалось рулевым фрикционным амортизатором в зависимости от дорожных условий. Телескопическая передняя вилка и маятниковая подвеска заднего колеса обеспечивали комфорт движения, особенно с пассажиром. Теперь мотоциклист мог изменять манеру езды. Если на ИЖ-350 приходилось объезжать даже небольшие неровности дороги и частенько сбавлять скорость или вставать на подножки для более плавного преодоления выбоин, то, пользуясь ИЖ-49, к подобным ухабам можно было не прибегать — что, кстати, увеличивало среднюю ходовую скорость.

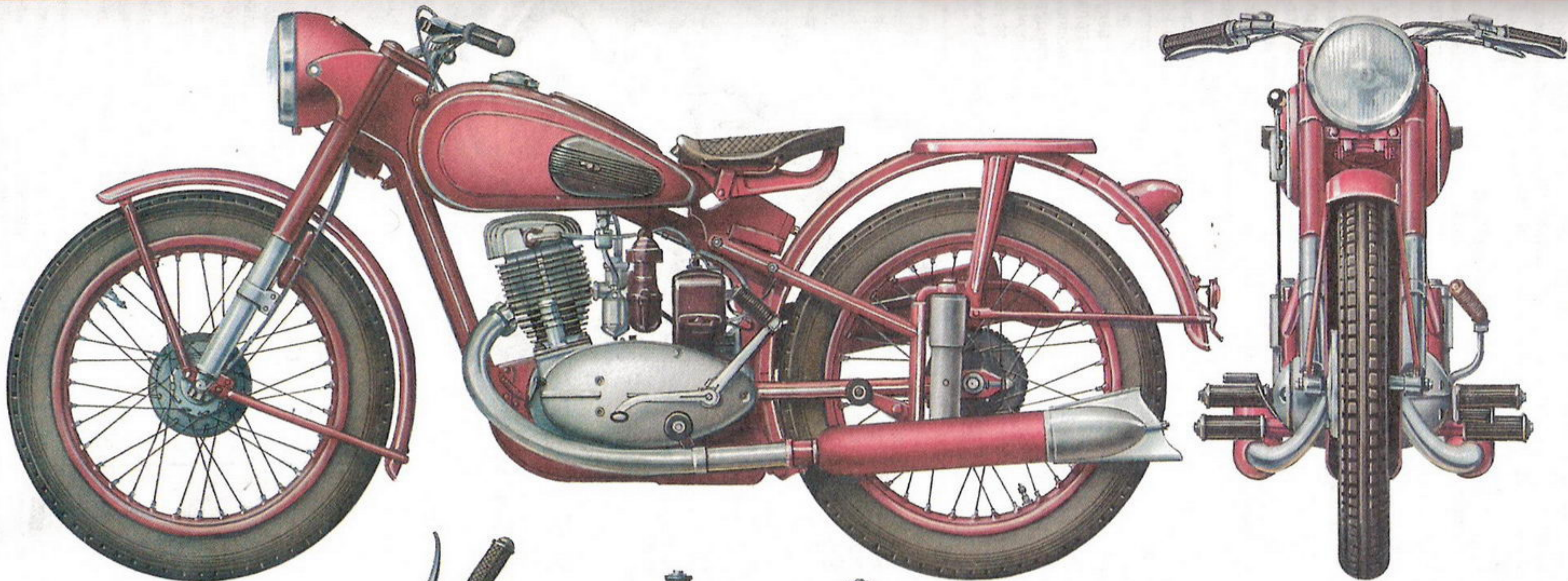
Когда в 1951 г. пошел в серию «сорок девятый», другие, даже весьма известные, мотоциклетные фирмы еще не освоили массовый выпуск машин того же класса с гидравлическими амортизаторами обоих колес. Так что ИЖ-49 по ходовой части был на уровне мирового мотоцикlostроения. Эта машина отличалась высокой надежностью и приспособляемостью, что хорошо проявлялось в эксплуатации, но особенно в дальних пробегах. Об одном из них, благодаря прессе, стало известно всей стране.

Весной 1957 г. из Ленинграда в путешествие, почти в 10000 км, отправились три смельчака — А.Коломыцев, В.Кушпиль и Ф.Субботин, на ИЖ-49 и двух М-72. Маршрут проходил через Москву, Казань, Свердловск, Петропавловск, Балхаш, Фрунзе, Ташкент, Бухару, Сталинабад, Хорго, Ош с возвратом в Северную Пальмиру. Асфальта не хватило даже на полпути, в основном ехали по грунтовым и даже песчаным дорогам. Все машины оснастили инерционно-масляным воздушным фильтром. На Сибирском тракте дважды ломалась казавшаяся сверхпрочной рама ИЖ-49, зато мотор на всем маршруте сохранял хорошую компрессию. «Ижак» проигрывал М-72 в быстроте движения на тяжелых подъемах (двигатель перегревался при скорости 60 км/ч и более), зато опережал на коротких и очень крутых участках, благодаря лучшей приспособляемости движка и более удачному выбору передаточных отношений коробки перемены передач. Перевал Ак-Байтал, на высоте 4655 м, «сорок девятый» преодолел своим ходом, а вот М-72 пришлось тащить на буксире грузовиком ЗИС-150. Карданным валам ирбитских машин понадобился ремонт, тогда как цепь ИЖ-49 безотказно отработала весь маршрут, причем в самых тяжелых условиях без дополнительной смазки.

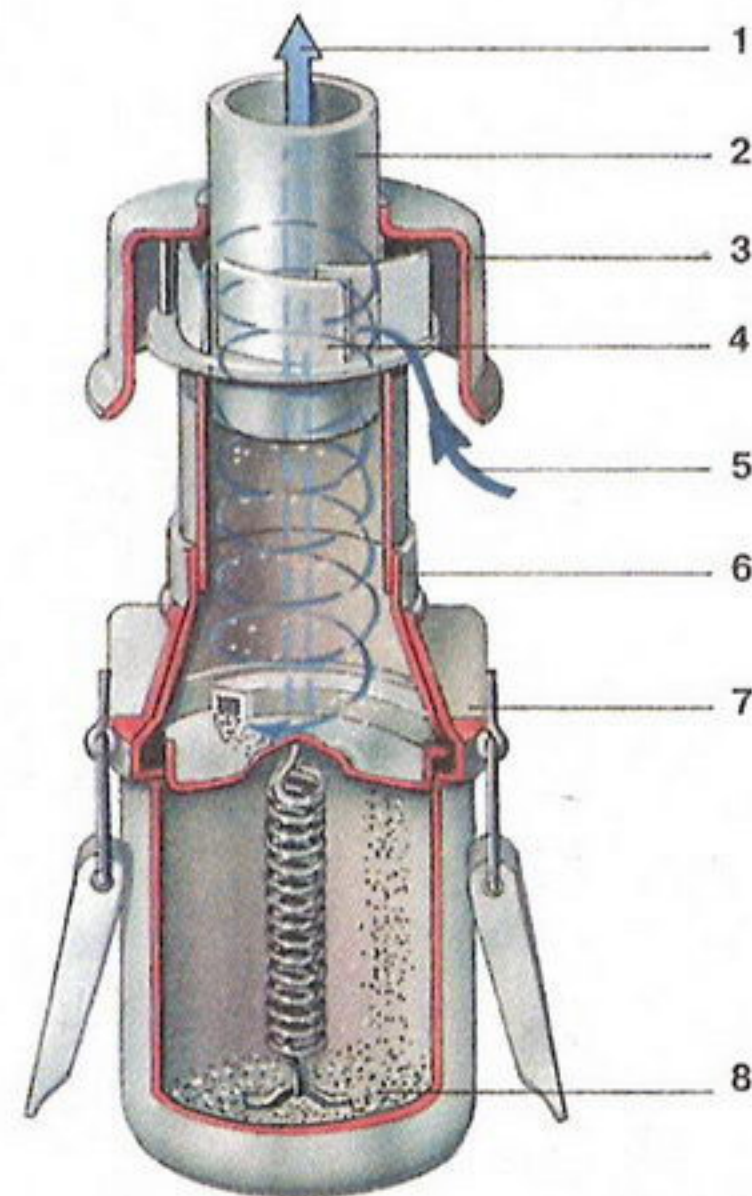
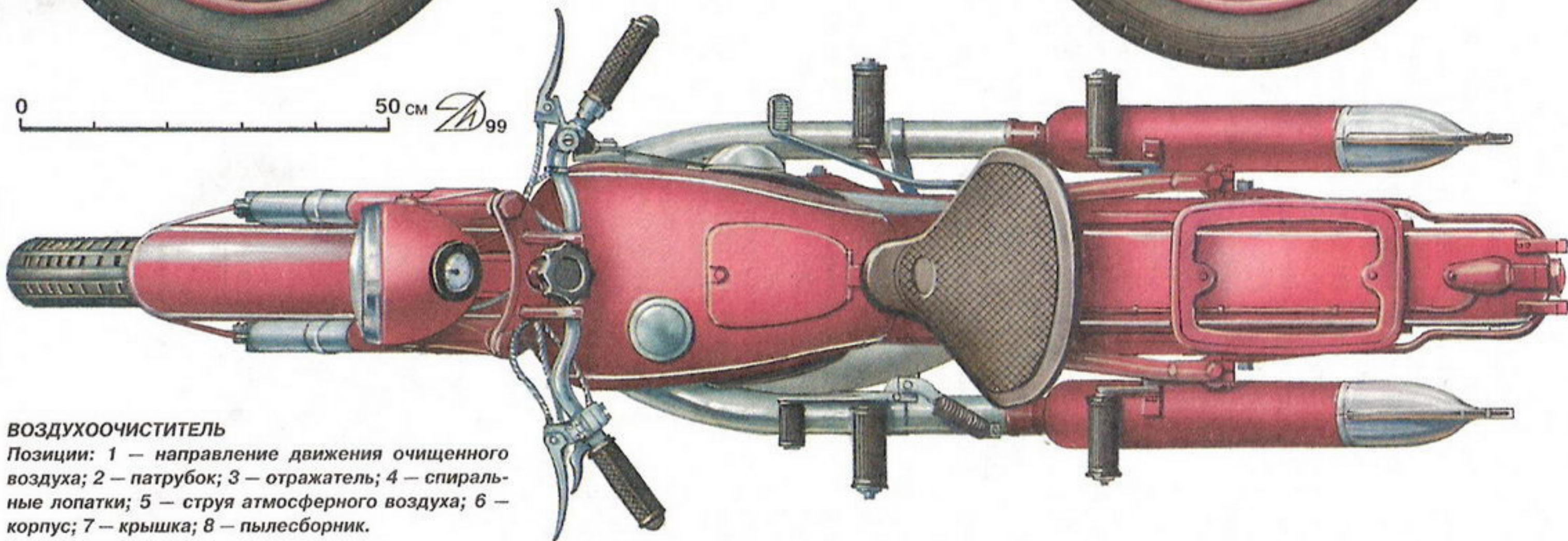
Участники пробега, высказывая ряд соображений, предлагали: карданный вал М-72 заменить цепью и создать специальный мотоцикл с приводом колеса бокового прицепа.

В истории отечественного транспорта «сорок девятый» олицетворяет заслуженный успех ижевских мотоцикlostроителей. За семь лет — с 1951 по 1958 г. — выпущено более полумиллиона этих замечательных машин. Они еще и сегодня встречаются на дорогах нашей страны. Один экземпляр мотоцикла ИЖ-49 хранится в фондах столичного Политехнического музея.

Олег КУРИХИН, ведущий научный сотрудник Политехнического музея



0 50 см *ИЖ* 99



ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ

Позиции: 1 — направление движения очищенного воздуха; 2 — патрубок; 3 — отражатель; 4 — спиральные лопатки; 5 — струя атмосферного воздуха; 6 — корпус; 7 — крышка; 8 — пылесборник.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА ИЖ-49

Длина, мм	2120
Ширина, мм	770
Высота, мм	980
База, мм	1430
Дорожный просвет, мм	120
Тип двигателя	Двухтактный, одноцилиндровый
Рабочий объем двигателя, см ³	346

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	85
Степень сжатия	5,8
Максимальная мощность, л.с.	10,5
Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин	4000
Система зажигания	Батарейная
Передача от мотора к сцеплению	Безроликовая цепь

Сцепление	Многодисковое масляное
Количество передач	4
Привод заднего колеса	Роликовая цепь
Размеры шин, дюймы	3,25—19
Емкость топливного бака, л	13
Масса заправленного мотоцикла, кг	160
Наибольшая скорость, км/ч	90
Запас хода на шоссе при скорости 60 км/ч, км	300