

Ирбитская ярмарка прославилась старинный город как крупнейший всероссийский центр торговли пушниной. Ирбит благодаря выпуску тяжелых мотоциклов «Урал» известен как в нашей стране, так и за ее пределами. Несколько раз в истории Ирбита возникали ситуации, когда он мог стать мощным центром по производству автомобилей.

Причем здесь Ирбитский мотозавод и ярмарка, если речь пойдет о создании автомобиля? Обо всем подробно.

Ирбитскую ярмарку в 1930 году решили не проводить, и она прекратила свое существование. В том же году на территории полуразрушенных корпусов бывшего Гостиного двора открыли завод-школу для подготовки рабочих различных специальностей для Уралмашзавода. В январе 1933 года школу-завод передали в состав Всесоюзного треста «Союзторфмаш», возникло предприятие по производству торфодобывающих машин. 6 сентября того же года здесь изготовили первую такую машину. Ирбитская газета «Коммунар» писала: «Заводом «Торфмашстроля» сегодня выпущен первый «Баггер» (торфодобывающая машина)... С производством

Ирбит автомобильный?

Или забытая легенда советского автопрома по имени «Белка»

не было?... а создавать их вообще пытались?... именно этот автомобиль лучшее, что изобрели советские инженеры-конструкторы того времени?

Первый советский серийный малолитражный автомобиль КИМ-10-50 выпускался на Московском автомобильном заводе имени Коммунистического интернационала молодежи. Из-за начала Великой Отечественной войны массовое производство этого автомобиля было прервано и в конечном итоге не состоялось. Позднее вместо него стал выпускаться аналогичный современный ему автомобиль Москвич-400. Следует отметить, что прототипами для выпускаемых отечественных автомобилей служили автомобили иностранного производства. Появление в отечественном автопроме «Москвича» для индивидуального пользования воодушевило советских автолюбителей. Стоимость его была достаточно высокой, но спрос все равно превышал предложение. Государство должно было обеспечить массовый выпуск компактных автомобилей, доступных по цене.



Базовый вариант ИМЗ-А50 Белка. Вид слева. 1955 г. ГА в г.Ирбите

не было жестянщиков. Неподдалеку от города располагался цыганский табор. Двоих цыган-медников пригласили для проведения работ по изготовлению кузова. Из справки об апробировании шасси №1 автомобиля ИМЗ-А50 от 22 июня 1955 года: «Автомобиль в целом и его агрегаты работоспособны. Конструкция... может быть осуществлена на опытных образцах». Ходовая платформа будущего автомобиля успешно прошла испытания.

Автомобиль назвали «Белка». Откуда такое название? Обратимся к знаменитой Ирбитской ярмарке, где главным товаром во все времена оставалась пушнина. Невероятные обороты меха белки отражены в Ведомостях о количестве мехового товара, ежегодно публикуемых в «Ирбитском ярмарочном листке». Белка, как известно, зверек очаровательный, миниатюрный и очень подвижный – такое название наиболее полно соответствовало концепции ирбитской малолитражки. В Москве к делу приступили конструкторы-дизайнеры НАМИ. Они не стали заимствовать иностранные разработки. Такого оригинального автомобиля наша страна еще не знала!

«Вагончик» оснастили серийным мотоциклетным двигателем рабочим объемом 0,75 литра и вентилятором принудительного охлаждения. С двигателем со стыковали модернизированную коробку передач Москвича-401. Гидравлические тормоза создали на основе мотоциклетных. Цвета для окраски кузова выбрали вишнево-серый, на боковине – рельефный силуэт сидящей белки. Конструкция автомобиля предполагала возможность выпуска его с различными типами кузовов (легковой, фургон, пикап, санитарный, платформа).

В начале 1950-х годов в мировую автомобильную моду вошли панорамные лобовые стекла. Концептуальная идея передней откидной двери-крышки принадлежит сотруднику НАМИ Владимиру Арямову. Она прибавила конструктивной сложности: единая для водителя и переднего пассажира откидываемая вперед дверь вместе с рулевым валом, она должна была легко открываться и закрываться без перекосов. Вход в переднюю часть салона осуществлялся слева и справа, причем водителю и пассажиру при этом не было необходимости наклоняться.

Доступ в заднюю часть салона предусматривался только справа, через широкую дверь. У «Белки» все коммуникации управления механизмами проходили через усиленную левую боковину кузова. От левой двери создатели автомобиля отказались – это позволило избавиться от выступа-туннеля в середине салона и сделать салон более просторным, а кузов более прочным.

В книге «Мне нужен автомобиль» Юрий Долматовский, один из авторов «Белки», художник, крупный специалист по конструированию и стилистике кузовов, возглавлявший конструкторское бюро кузовов НАМИ, писал: «Так сложилась компоновка машины, продиктовавшая и ее внешний вид. Огромное ветровое стекло; гладкие, почти без дверных щелей, боковины; скругленный подбородок; бровка двери-крышки над фарами... скромные очертания мотоотсека с едва заметными... воздухозаборниками».

К осени на Ирбитском мотозаводе изготовили два варианта прототипа нового автомобиля: базовый и открытый. Открытый вариант – это грузопассажирский образец с открытым кузовом для сельского хозяйства. В угловатом прототипе с брезентовым верхом и бездверным кузовом легковая «Белка» угадывалась с трудом. Поскольку днище было герметичным, автомобиль приобретал плавучесть и в случае необходимости мог преодолеть водную преграду.

Футуристичная «Белка» на улицах Ирбита, оборудованных деревянными тротуарами, выглядела пришельцем из другого мира. Яркая вишнево-серая «Белка» легко

ДОКУМЕНТЫ РАССКАЗЫВАЮТ

неслась по дорогам, не имеющим асфальтового покрытия.

16 ноября 1955 года обе опытные модели «Белки» доставили в грузовом вагоне в Москву. В столице автомобиль приняли отлично, на новенькие автомобили хотели посмотреть все: от руководства страны до простых автолюбителей.

В документах фонда Ирбитского мотозавода хранятся соображения Государственного института по проектированию заводов автомобильной промышленности о выпуске автомобиля для массового производства из расчета от 60 до 100 тысяч в год. Производство «Белки» планировалось разместить на заводах Свердловского экономического административного района, в том числе на площадях корпуса №11 Уральского турбомоторного завода и завода «Главстроймашина».

Про «Белку» писали все центральные издания Советского Союза – от журнала «За рулем» до «Литературной газеты». НАМИ продолжал совершенствовать как базовый, так и открытый варианты автомобиля. Казалось еще чуть-чуть и вопрос об ирбитской малолитражке, которую сможет позволить себе купить любой советский человек, будет решен. В итоге на роль недорогого автомобиля выбрали менее комфортабельный двухдверный седан Москвич-444 (прототипом кузова послужил Фиат 600). Все разработки передали в Запорожье на завод по производству комбайнов «Коммунар», где и осуществили массовый выпуск этой машины под названием ЗАЗ-965 «Запорожец».

Причины, по которым «Белка» не стала первой советской массовой малолитражкой, указываются разные. Например, в сатирическом журнале «Крокодил» сказано, что из-за ведомственных неувязок выпуск автомобилей «Белка» недопустимо затягивается и изображена карикатура на чиновников ««Белка» в бюрократическом колесе». Еще существует версия, что выпуск автомобиля ЗАЗ-965 на действующем предприятии «Коммунар» не требовал таких крупных капиталовложений, как возведение новых заводов на Урале.

Так закончилась история совместной работы талантливых, нестандартно мыслящих конструкторов НАМИ и Ирбитского мотозавода по созданию «народного» автомобиля.

Елена Тихонова,
заведующий отделом использования
архивных документов и ИСА
Государственного архива в г.Ирбите.



Испытание открытого варианта на плавучесть. 1955 г. ГА в г.Ирбите

«Баггеров» мы освобождаемся от импортной зависимости. Ирбитский завод наиболее крупный завод в СССР по изготовлению «Баггеров». И так, машины, пусть и торфодобывающие, в Ирбите выпускались еще в начале 30-х годов прошлого века.

С началом Великой Отечественной войны в Ирбит эвакуировали Московский мотоциклетный завод. Ирбитчанам удалось наладить серийный выпуск тяжелых мотоциклов для нужд фронта. Впервые в розничную торговлю для населения ирбитские мотоциклы стали поступать в 1950-х годах. К этому времени наша страна преодолела послевоенные трудности, расширился ассортимент товаров, улучшились условия жизни, и у советских граждан появилась потребность иметь свои собственные автомобили, недорогие и более подходящие для нашего сурового климата, чем мопеды и мотоциклы.

Все мы знаем о «Запорожце» как о первом малолитражном автомобиле, массовое производство которого осуществлялось в нашей стране. В связи с этим возникает ряд вопросов: а разве до «Запорожца» других серийных автомобилей

Отдельного рассказа заслуживает удивительный и фантастический проект создания нового советского массового автомобиля, который пришел в головы конструкторов Ирбитского мотоциклетного завода. Заместителя главного конструктора завода Федора Решиха в январе 1955 года командировали в Москву в Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ). Идея мотозаводцев понравилась руководству института, проект запустили в работу.

Вдохновленные мотозаводцы за полгода создали и провели испытания шасси автомобиля ИМЗ-А50 совместно с конструкторами НАМИ. В своей работе по созданию автомобиля конструкторы условно ориентировались на формулу 5х5: вместимость кузова пять человек, рабочий объем двигателя – 0,5 литра, расход топлива около 5 литров на 100 км, сухая масса – 500 кг и пробег на одной заправке бака – пятьсот километров. Для малолитражки выбрали оптимальную «вагонную» компоновку кузова с задним расположением двигателя. Интересный факт: на мотоциклетном заводе, да и вообще в Ирбите



Открытый вариант. Складывание тента. 1955 г. ГА в г.Ирбите