

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК



СЕРИЯ «НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА»

Основана в 1959 году

РЕДКОЛЛЕГИЯ СЕРИИ
И ИСТОРИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ
им. С.И. ВАВИЛОВА РАН ПО РАЗРАБОТКЕ
НАУЧНЫХ БИОГРАФИЙ ДЕЯТЕЛЕЙ
ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ:

академик *Н.П. Лаверов* (председатель),
академик *Б.Ф. Мясоедов* (зам. председателя),
докт. экон. наук *В.М. Орёл* (зам. председателя),
докт. ист. наук *З.К. Соколовская* (ученый секретарь),
канд. техн. наук *В.П. Борисов*, докт. физ.-мат. наук *В.П. Визгин*,
канд. техн. наук *В.Л. Гвоздецкий*, докт. физ.-мат. наук *С.С. Демидов*,
член-корреспондент РАН *А.А. Дынкин*, академик *Б.П. Захарченя*,
академик *Ю.А. Золотов*, докт. физ.-мат. наук *Г.М. Идлис*,
академик *Ю.А. Израэль*, канд. ист. наук *С.С. Илизаров*,
докт. филос. наук *Э.И. Колчинский*, академик *С.К. Коровин*,
канд. воен.-мор. наук *В.Н. Краснов*, докт. хим. наук *В.И. Кузнецов*,
докт. ист. наук *Б.В. Лёвшин*, член-корреспондент РАН *М.Я. Маров*,
докт. биол. наук *Э.Н. Мирзоян*, докт. техн. наук *А.В. Постников*,
академик *Ю.В. Прохоров*, член-корреспондент РАН *Л.П. Рысин*,
докт. хим. наук *Ю.И. Соловьёв*, докт. геол.-минерал. наук *Ю.Я. Соловьёв*,
академик *И.А. Шевелёв*

О. В. Курихин

**Петр Владимирович
МОЖАРОВ
1888–1934**

**Конструктор
отечественных
МОТОЦИКЛОВ**

Ответственный редактор
доктор экономических наук
Н. Д. Можаров



МОСКВА
НАУКА
2005

УДК 629.3
ББК 39.361
К93

Рецензенты:

доктор технических наук А.Н. НАРБУТ,
кандидат технических наук В.П. БОРИСОВ,
кандидат технических наук В.Л. ГВОЗДЕЦКИЙ

Курихин О.В.

Петр Владимирович Можаров, 1888–1934 : конструктор отечественных мотоциклов / О.В. Курихин; отв. ред. Н.Д. Можаров. – М. : Наука, 2005. – 116 с. : ил. – (Научно-биографическая литература). – ISBN 5-02-033690-4 (в пер.).

Книга посвящена жизни и деятельности известного русского инженера-конструктора первых советских мотоциклов Петра Владимировича Можарова. С его именем связано создание 12 моделей первых отечественных мотоциклов, пять из которых получили признание как наших, так и иностранных специалистов. Им было налажено серийное производство легкого и тяжелого армейских мотоциклов.

Мотоциклы П.В. Можарова успешно преодолевали маршруты во Всесоюзных мотопробегах, экспонировались на выставках и успешно внедрялись в производство.

Для читателей, интересующихся историей науки и техники.

ISBN 5-02-033690-4

© Курихин О.В., 2005
© Российская академия наук
и издательство “Наука”. Серия
“Научно-биографическая литература” (разработка, оформление),
1959 (год основания), 2005

От автора

Жизнь человека становится интересной, если он посвятил её служению другим людям, будь то решение важных государственных задач или создание уникальных машин и устройств, полезных обществу. И тем и другим успешно занимался Пётр Владимирович Можаров. Он понимал не только дело, которым непосредственно занимался, но и многие неотложные задачи страны в целом, а также пути их решения на производстве. П.В. Можаров смело брался за них, и, добившись успеха, ничего не требовал взамен, разве что сохранения возможности плодотворно трудиться и дальше, чтобы приносить пользу своему народу, а значит и Отечеству.

Удивительное сочетание в одной личности знаний, таланта, трудолюбия, честности, ответственности, уважения к коллегам – столь редкое ныне – сделало его настоящим Человеком. Он же расценивал свою деятельность как единственную возможность реализовать собственные замыслы.

Петру Владимировичу удалось немало. Он спроектировал и построил: самолёт, глиссер, аэросани, 12 мотоциклов, не считая зданий, сооружений, цехов, заводских машин и механизмов. Найдётся ли другой соотечественник, рядовой инженер, сделавший за 7 лет 15 аппаратов, которые летали, плавали, скользили и ездили?

Во время ознакомительной командировки в Германию на фирму BMW П.В. Можаров помог созданию тяжёлого мотоцикла модели R-16. Немецкие коллеги учли 18 его замечаний, а фирма передала ему для испытаний два серийных мотоцикла BMW R-16. Уникальный факт!

О таком человеке нельзя было не написать книгу! В этом деле автору помогали многие люди. Так, сын П.В. Можарова – Борис Петрович сообщил интересные материалы и передал очень нужные автору публикации, а также семейные фотоальбомы. Ценные сведения сообщили сотрудники музеев городов: Серпухова – В.В. Рогожин; Санкт-Петербурга – В.Д. Рахманова; Ижевска – Л.П. Назарова, Г.А. Ковалюк, О.Л. Штыкова, Ю.П. Оленчиков; ветераны завода “Ижмаш” – Н.А. Пешехонов и И.Ф. Тихонова. Огромную помощь в написании первой главы оказал ответственный редактор этой книги Н.Д. Можаров. В работе над рукописью помогли данные, предоставленные А.А. Куракиной, сотрудницей Славянской библиотеки в Париже. Автор искренне благодарит всех помогавших ему, и надеется, что его труд принесёт пользу читателям.

Глава I

О роде Можаровых

Род Можаровых принадлежит к старинным дворянским родам. Его родоначальник, **Поликарп Можаров (I.1)**, был пожалован царём Иоанном IV Грозным потомственным дворянством за отличие в боях у Казани в 1551–1552 гг. В этой главе буквы и цифры в скобках обозначают ветвь, номера поколений и персональные номера внутри каждой ветви лиц, принадлежащих к роду Можаровых [1] – здесь и далее ссылки на источники в разделе Литература.

На уровне современных знаний о роде, он представлен тремя ветвями, которые происходят от внуков Поликарпа: Дионисия, Михаила и Ивана. К концу XX века род насчитывал 13 поколений дворян и 3 поколения их потомков общей численностью около 300 человек.

В XVI–XVII веках дворяне Можаровы были представлены в основном небогатыми рязанским помещиками, дети которых отдавались в военную службу. Среди них выделялся лишь **Иван Иванович Можаров (И., IV.2)** родился в 1570 гг., умер в 1649 г., который прежде всего был крупным землевладельцем. В Государственном Историческом музее сохранилась подлинная “выпись” из писцовых книг Рязанского уезда, датированная 1596 г., из которой видно, что в то время только в Окологородном стане Рязанского уезда его владения составляли 504 четей (около 300 гектаров) земель. В писцовых книгах с 1614 по 1629 гг. показано увеличение землевладений Ивана Ивановича при деревнях, расположенных по обе стороны Оки (Мордасово, Шипилово (Можарово), Шумашь, Поляны и др.). Записи свидетельствуют о том, что он владел шестью озёрами (Шумашское, Жидень и др.) и платил с них оброк, и что в его собственности состояло здание церкви Преображения Господня в селе Шумашь.

Иван Иванович состоял в должности стрелецкого сотника г. Михайлова и был заметным деятелем в событиях Смутного времени. В царствование Василия Шуйского он в качестве головы получал довольно ответственные назначения, позже выполнял поручения царя Михаила Фёдоровича – первого Романова (1613–1645) – в частности, одно время был рязанским воеводой.

Сохранился доклад Ивана Ивановича царю Михаилу Фёдоровичу (в терминах XVII века – “отписка”), в котором говорится:

“Государю Царю. Холоп твой Ивашко Можаров челом бьёт. По твоему Государеву указу велено мне, холопу твоему, быти на твоей Государеве службе в Переславле Резанском (так называлась Рязань до 1778 г., прим. авт.) на Иванове месте Колтовского и у Ивана Колтовского взяти городовые и острожные ключи и на городе наряд и в твоей царёвой казне зелья и свинец и всякие пушечные запасы и в съезжей избе всякие твои Государевы указные грамоты и всякие дела, а взяв, велено мне, холопу твоему, с воеводою с Ываном Колтовским во всём росписатца. А как я, холоп твой, в Переславль на твою Государеву службу приеду и с Ываном Колтовским во всём роспишус, и мне, холопу твоему, велено о том отписать к тебе, Государю, к Москве. И я, холоп твой, приехав в Переславль на твою Государеву службу на Иванова места Колтовского Генваря в 16 де(н), и у Ивана Колтовского городовые и острожные ключи и на городе наряд и в твоей Государеве казне зеля и свинец и всякие пушечные запасы и в съезжей избе твои Государевы указные грамоты и всякие дела принел и во всём с ним росписался”.

В Первой боярской книге, в 1627 г. Иван Иванович упоминается как “Рязанский городской дворянин”, во Второй книге, в 1629 г., в Третьей и в Четвёртой книгах, в 1640 г. – как “Дворянин Московский”. В “Местническом справочнике XVII века” отмечено, что “Во 146 (1638) году Михайло Толстой был меньше ... Ивана Можарова”.

В XVIII веке в роду Можаровых уже прочно сформировалась традиция военной службы. Из общего количества мужчин рода в этом веке, занятие которых удалось установить, три четверти были военными, остальные занимались только своими поместьями или служили по статской службе.

Среди военных Можаровых этого века можно выделить **Андрея Гуровича Можарова, (И., VIII.44.)** родился около 1740 г., участника Семилетней войны, в паспорте об отставке которого сказано:

“По указу Её Величества Государыни Императрицы Екатерины Алексеевны Самодержицы Всероссийской и прочая и прочая и прочая.

Объявитель сего Каптенармус Андрей Можаров, который служил Её Императорскому Величеству в сибирском Карабинерском полку, из российских дворян, 760 года июня 19 дня и в продолжение оной чинами происходит: Капралом 769 мая 9 дня был в походе в Пруссии 761 году при взятии города Кольберха (ныне Колобжег, *прим. авт.*), в сражении в фейерах и криксрехтах не бывал, ныне он по прошению его в силу Государственной Военной Коллегии Её Императорского Величества указа и ордера

Главнокомандующего Генералитета по оказавшимся у него болезням за повреждением от убою конского в колене правой ноги и за всегдашнюю слабостию отставлен мною от воинской и статской службы с направлением за беспорочную его службу Каптенармусского чина и отпущен на своё пропитание в дом его Пронского уезда в деревню Ельнинскую в верность чего сей паспорт за подписанием моим и приложением Герба моего печати дан в Москве ноября 12 дня 1767 году”.

Также может быть отмечен среди военных Можаровых в XVIII веке **Михаил Петрович (М., VIII.33)** родился в 1739 г., умер позже марта 1791 г. В свои двадцать два года он начал службу в инженерном корпусе и его знания находили себе применение в крепостях Оренбурге и Омске, на китайской границе. С 1769 г. он служил в морской экспедиции, в 1770 г. участвовал в Чесменском сражении, в 1783 г. в чине полковника вышел в отставку. На границе XVIII–XIX веков среди статских Можаровых можно упомянуть **Ивана Васильевича (Д., IX.31)**, который в 1790 г. отправлял должность секретаря Рязанского Дворянского депутатского собрания.

В XIX веке славу рода Можаровых составляют участники Отечественной войны 1812 года. Это – сын упомянутого выше **Андрея Гуровича (И., VIII.44)** **Иван Андреевич (И., IX.63)** родился в 1780 г., который в свои девятнадцать лет принимал участие в Итальянском походе Суворова. В середине сентября 1799 г. он чудом не был убит в Швейцарии, близ Цюриха. Как отмечено в его послужном списке, “по выстрелении ружейною пулею в имевшийся на нём офицерский знак, чувствует от того в груди боль”, а в конце сентября за Рейном “в сражении ранен в правое бедро пулею”.

Находясь в отставке по ранениям в чине капитана, в 1812 г. он вступил в Первый Егерский полк Рязанского ополчения. В октябре 1813 г. он участвовал в сражении под Дрезденом и был награждён чином майора. В 1814 г. участвовал в осадах Магдебурга и Гамбурга и по представлению генерала от инфантерии Дохтурова был награждён орденом Св. Анны 3 класса. В его послужном списке сказано: “Во всё время служения в 1-м Егерском полку Рязанского ополчения должность при хорошем поведении исправлял всегда с усердием и в делах против неприятеля отличил себя расторопностию, мужеством и совершенными знаниями своего дела, как надлежит исправному и хорошему офицеру”.

В Отечественной войне 1812 года принимал участие в чине прапорщика Житомирского полка и **Борис Петрович (М., IX.43)** родился в 1789 г., умер до 5 октября 1850 г.

Главным же украшением рода Можаровых в XIX веке был сын полковника инженерного корпуса **Михаила Петровича (М., VIII.33)**, о котором говорилось выше, **Пётр Михайлович (М., IX.48)** После окончания учёбы во Втором кадетском корпусе в 1802 г. он вступил в службу в 6 артиллерийский батальон и все последующие десять лет его короткой жизни были посвящены военной службе. В сборнике “Все Высочайшие приказы, отданные в Присутствии Его Императорского Величества о чинах военных за 1802 год” есть запись: “9 января 1802 г. Второго кадетского корпуса кадет Можаров 1-й произведен в подпоручики 6-го артиллерийского батальона”. Чин штабс-капитана он получил в 1808 г., во время перемирия в русско-турецкой войне 1806–1812 гг. Весной 1810 г., в очередной период оживления военных действий в этой войне, связанный с планами нового главнокомандующего, графа Николая Михайловича Каменского, корпус под командованием его старшего брата. Сергея Михайловича, был направлен к крепости Базарджик (Хаджиоглу, Пазарджик, Добрич, Толбухин). Эта крепость была стратегическим узлом дорог на Варну, Праводы (Провадия) и Шумлу (Шумен). Пётр Михайлович служил в корпусе С.М. Каменского и отличился при штурме Базарджика 22 мая 1810 г., за что ему была “всемиловитейше пожалована золотая шпага с надписью “За храбрость”. А 31 октября 1811 г. он был пожалован Орденом Св. Георгия IV степени. В конце этого года, 29 декабря, Пётр Михайлович получил чин капитана.

С самого начала Отечественной войны 1812 г. Пётр Михайлович участвовал в боях. После 12 июня 1812 г., когда армия Наполеона переправилась через Неман и заняла Ковно, войска маршала Даву (29 тыс. человек, 56 орудий) 8 июля заняли Могилёв, а передовые их части вышли на 15 км южнее, к деревне Салтановка. Генерал-лейтенант Николай Николаевич Раевский, в распоряжении которого находилось всего 15 тысяч человек, и в состав корпуса которого входила “батарея нумера двенадцатого рота”, где служил Пётр Михайлович, 10 июля получил приказ Багратиона завязать бой с неприятелем, по возможности овладеть Могилевом, или хотя бы на считанные часы задержать маршала Даву.

Утром 11 июля южнее деревни, на опушке леса, завязался бой между передовыми частями русских и вдвое превосходящими их войсками французов. В ходе боя, который ожесточался всё больше, Раевский сам повёл пехоту в атаку. Противник был отброшен с большими потерями с обеих сторон. В ходе этого боя Пётр Михайлович получил тяжёлые ранения, от которых умер на четвёртый день, 15 июля.

В донесении об итогах боя Раевский сообщал Багратиону: “Единая храбрость и усердие российских воинов могли избавить меня от истребления против толико для меня невыгодного места; я сам свидетель, как многие штаб- обер- и унтер-офицеры, получа по две раны, перевязав оные, возвращались в сражение, как на пир; не могу довольно выхвалить храбрость и искусство артиллеристов; сей день все были герои, чему свидетельствует превосходная против нашей потеря неприятеля, которая Вашему сиятельству известна через многие донесения”.

К столетию Отечественной войны, в 1912 г. на Бородинском поле были открыты 33 памятника-монумента, сооружённые на государственные средства и средства военнослужащих подразделений, которые были наследниками подразделений времён войны 1812 года. Один из них – Шевардинский редут, в центре которого возведён высокий обелиск из бледно-розового гранита. В верхней части его лицевой стороны укреплён бронзовый барельеф с изображением Св. Георгия Победоносца, увенчанный православным крестом в сиянии. Ниже высечена надпись:

**“Славному своему предку
Батарейной № 12-го роте
Лейб-гвардии 3-я артиллерийская бригада”**

На обратной стороне обелиска размещена надпись о боевом пути роты, на левой стороне – о сооружении обелиска в честь соотой годовщины Отечественной войны 1812 года. На правой стороне надпись:

**“Умер от ран капитан Можаров
Убиты 22 нижних чина”**

Двухступенчатый доколь памятника несёт по одному артиллерийскому орудью времён Отечественной войны с двумя парами горок из чугунных ядер с левой и правой сторон обелиска. Автор обелиска – Леонид Романович Сологуб. В 1912 г. он отказался от вознаграждения за работу над памятником, и офицеры лейб-гвардии третьей артиллерийской бригады преподнесли ему золотой медальон с миниатюрой, изображающей его творение. Медальон находится в музее-заповеднике Бородино.

Имя Петра Михайловича увековечено также на памятной доске, расположенной в начале ряда таких досок, которые установлены в Храме Христа Спасителя в Москве.

Упомянутый выше **Иван Васильевич (Д., IX.31)** умер между 1812 и 1817 гг., оставив вдову с шестью сыновьями и двумя дочерьми. От мужа в наследство ей достался деревянный дом в Ря-

зани и 14 душ крепостных крестьян. Сыновья продолжали родовую традицию военной службы, материально поддерживая мать и сестёр.

Александр Иванович (Д., X.33) родился в 1796 г. воспитывался в Дворянском кавалерийском эскадроне. В турецкой войне 1828–1829 гг. участвовал в боях у крепости Шумла (Шумен), в осаде крепости Джурджу и в рейде генерала Киселёва, имя которого до сих пор носит одна из красивейших улиц Бухареста. Награждён серебряной медалью за участие в турецкой войне и знаком отличия за двадцать лет беспорочной службы. В отставку вышел в чине майора.

Михаил Иванович (Д., X.34) родился в 1797 г. воспитывался в Дворянском полку, затем в Дворянском кавалерийском эскадроне. В 1830 г. был в походе и сражениях в Польше, награждён орденом Св. Владимира 4-й степени и орденом Св. Анны 3-й степени. В отставку вышел в чине полковника.

Его внук, сын его дочери **Ольги (Д., XI.42)**, Пётр Борисович Ганнушкин (1875–1933) – известный советский психиатр, имя которого носит одна из московских психиатрических больниц.

Василий Иванович (Д., X.38), родился в 1806 г., умер в 1874 г., вступил в военную службу несовершеннолетним в качестве вольноопределяющегося, а в 18 лет был уже унтер-офицером. В 1829 г. он стал корнетом, а в 1833 г. – поручиком. Участвуя в походе и сражениях в Польше, в составе авангарда пехотного корпуса он сражался при Игане, а во второй кампании – в окрестностях Варшавы и на нижней Висле, где преследовал противника до прусской границы.

В отставку Василий Иванович вышел с наградами орденом Св. Анны 4-й степени с надписью “За храбрость” и польским знаком отличия “Виртути милитари” 4-й степени.

Третьего мая 1836 г. двадцатилетний Василий Иванович прибывает в московский военный госпиталь, и ровно через два месяца венчается с дочерью богатого московского купца, Петра Ивановича Борелли, Марией Петровной, в церкви Николая в Кленниках на Маросейке. Ещё через два месяца, 4 сентября, он выходит в отставку штаб-ротмистром “за болезнь”. Женильба существенно поправила дела Василия Ивановича. Теперь он живёт в Москве, в доме жены на углу Большого и Малого Златоустинских переулков, приобретает поблизости, в Малом Златоустинском переулке, участок земли.

Он становится также помещиком с четырьмястами душ крестьян в дер. Авсюнино Богородского уезда Московской губернии. Для Марии Петровны, которая из купеческой дочери стала дворянкой, он покупает имение в селце Шарапове Серпуховско-

го уезда со ста тридцатью душами крепостных. После её смерти в 1858 г. этим помещьем владели, по крайней мере, до 1869 г. её сыновья – Пётр, Николай, Александр, Владимир и Сергей Васильевичи Можаровы. В усадьбе до настоящего времени сохранился двухэтажный главный дом второй половины XVIII века в стиле барокко и остатки регулярного липового парка. За первые тринадцать лет брака Мария Петровна подарила мужу четырёх сыновей и пятерых дочерей. Естественно, эти годы Василий Иванович посвятил в основном семье и хозяйству, которое не только поддерживалось, но и развивалось.

В 1856 г., на следующий год после того, как Мария Петровна в свои сорок лет родила последнего сына Сергея, Василий Иванович возвратился на службу, но уже статскую. Десять лет подряд, с января 1856 г. по январь 1865 г., в нелёгкие годы подготовки и проведения крестьянской реформы с отменой крепостного права, он был депутатом дворянства Богородского, а затем Серпуховского уезда Московской губернии. Областью его деятельности было составление и продолжение дворянских родословных книг. Кроме того, в 1858 г. он был членом Московского губернского комитета для составления проекта положения об устройстве и улучшении быта помещичьих крестьян по Серпуховскому уезду. Его труды были отмечены орденом Станислава третьей степени, двумя медалями и монаршим благоволением “за принятые меры по сохранению порядка в помещичьих имениях и за отвращение недоразумений, возникавших по случаю приведения в действие Высочайше утверждённых 19 февраля 1861 года положений о крестьянах, вышедших из крепостной зависимости”. Постепенно росли и укреплялись его имения. В 1863 г. он всё ещё оставался заметным землевладельцем Богородского уезда, а в 1869 г., когда имением покойной Марии Петровны при селце Шарапове владели его сыновья, Василий Иванович имел при селе Новинки (Богородское тож), а также в деревнях Александровская (Повадино тож) и Леоновой около 770 га земли. Но через 10 лет после кончины Василия Ивановича, с 1884 г., фамилия Можаровых исчезает из списка землевладельцев Богородского уезда, а с 1895 г. – также и Серпуховского уезда и Московской губернии вообще.

Из сыновей Василия Ивановича особого упоминания заслуживает **Николай Васильевич** (Д., XI.44), широко известный своими сворами борзых. На выставке 1874–1875 гг. его собаки взяли две большие серебряные медали, их потомство было весьма популярно среди русских охотников. Можаровские борзые неоднократно упоминаются в очерке А.П. Чехова 1882 г. “На волчьей садке”.

Внук **Бориса Петровича (М., IX.43) Иван Петрович (М., XI.84)**, родился около 1852–1854 гг., умер около 1907–1908 гг., был крупным тамбовским помещиком и фабрикантом, первым в Тамбове владельцем личного автомобиля. В сёлах Тамбовщины находились принадлежавшие ему четыре спиртозавода, а также спичечная фабрика. Управляющим Красивским спиртозаводом № 70 был его брат, **Владимир Петрович (М., XI.85)**.

О сыне Владимира Петровича, **Петре Владимировиче Можарове (М., XII.100)**, родившемся в 1888 г. и проявившем свой талант в первой трети XX века, и пойдёт речь в этой книге.

Глава II

Становление талантливого инженера

Всматриваясь в судьбы русских инженеров, родившихся в конце XIX века, видишь нечто общее при выборе жизненного пути. Пётр Владимирович Можаров не стал исключением из этого правила.

Детство и школьные годы

7 сентября 1888 г. дом Владимира Петровича Можарова (М., XI.85) огласился радостным криком родившегося первенца. При крещении мальчику дали имя Пётр. Семья счастливого отца жила в селе Саюкино Кирсановского уезда Тамбовской губернии. Его старший брат, сыгравший важную роль в судьбе новорождённого, богатый помещик Иван Петрович владел двумя спиртозаводами: Ново-Саюкинским № 23 и Красивским № 70, а также спичечной фабрикой. Сырьё для этих заведений поступало с его землевладений. Детские годы Пети Можарова прошли в селе Красивка, расположенном юго-восточнее Тамбова, в 10–12 км от железнодорожной станции Инжавино, на берегу речки Ворона, левого притока реки Хопёр, впадающей в Дон. Его отец получил у брата должность управляющего Красивским спиртозаводом [1].

Маленький Петя испытывал сильные впечатления от казавшегося ему громадиной небольшого завода, его пышущей жаром котельной и различных цехов: перегонного, разливного и др. Отца и особенно приезжавшего в Красивку дядюшку умилял пробуждавшийся интерес Пети к заводу. В любознательном мальчике они видели одного из продолжателей своего дела.

Дела Ивана Петровича складывались благополучно. Вскоре он основал ещё два спиртозавода: в 1895 г. – Старолядинский № 27 и в 1902 г. – Ивановский № 20. Будучи богатым помещиком и заводчиком, он жил в губернском городе Тамбове, где первым из горожан купил собственный автомобиль, а затем и катер с бензиномотором, на котором в свои редкие часы досуга любил плавать по водоёмам села Красивка.

Петя Можаров подрастал, радуя окружавшую его родню неуёмной любознательностью. После окончания церковно-приходской школы большого выбора пути для продолжения образова-

ния у него не было. В ту пору на Тамбовщине было лишь два средних учебных заведения – реальные училища в Тамбове и Кирсанове. Петя поступил в Тамбовское реальное училище и стал, как тогда говорили, “реалистом”. Его жизнь делилась на городскую и сельскую. В Тамбове он набирался знаний и становился горожанином, а на каникулах – возвращался в любимую им с детства Красивку, его малую родину. Там он отдыхал, купался в водоёмах, катался на велосипеде и на весельной лодке, а случалось – и на моторном катере дядюшки.

В реальном училище основной упор делался на изучение математики, механики и физики, немецкого и французского языков. Это способствовало подготовке “реалистов” к активной деятельности в промышленности, поскольку в начале XX века импорт машин, станков и технических знаний шёл в основном из Германии, Франции, Бельгии. В результате, “реалисты” без дополнительной подготовки могли поступать лишь в технические либо торговые институты, а также на физические или медицинские факультеты университетов.

Похоже, что пока Пётр был “реалистом”, у него не было ясных планов на своё дальнейшее образование. Его двоюродная сестра Вера Ивановна Блинова (урождённая Можарова, дочь Ивана Петровича) рассказывала: “Петя хорошо занимался в реальном училище, и мы – его братья и сёстры – в шутку дразнили своего любимчика “отличником”. С детской непосредственностью мы советовали ему получить хорошее образование за границей и “на мир посмотреть”. Однако Петя лишь отшучивался. Похоже, он понимал, что его отец не сможет обеспечить ему такое обучение. Мой папа, Иван Петрович, искренне любил Петю и обещал племяннику материальную поддержку. Помню, как он говаривал ему: “Старайся, Петя, поможем”.

В бытность “реалистом”, Петя увлёкся фотографией. В те годы негативы снимали на стеклянные пластины, а затем фотографии печатали контактным методом на фотобумагу, причём, сами же приготавливали растворы проявителя и закрепителя. Этот трудоёмкий процесс Пётр Можаров быстро освоил. Один из снимков в его первом фотоальбоме им лично датирован 1907 годом. С того времени он фотографировал всю жизнь. Сохранилось пять альбомов с фотографиями, сделанных его руками, и немало других выполненных им фотоснимков.

... Шло время, и неожиданно пришло печальное известие из Петербурга о скоропостижной смерти Ивана Петровича от воспаления лёгких. Семья мужественно пережила утрату, владельцем же всего хозяйства в Красивке стал сын умершего – Борис Иванович. Семейная дружба и уважение нового хозяина

завода к двоюродному брату открыли возможность Петру для учёбы за границей.

Началась подготовка к отъезду. Сначала Пётр поселился на станции Платоновка Рязано-Уральской железной дороги Тамбовского узла. Там он получил первый в своей жизни паспорт и сразу бессрочный. Случилось это важное гражданское событие 14 ноября 1910 г. В первой паспортной книжке Можарова Петра Владимировича записано, что ему 22 года, он православного вероисповедания, а в графе воинская повинность – “ратник ополчения второго разряда”, что на современный лад означает “рядовой необученный” призывник второй категории [2]. За знаниями и жизненным опытом владельцу новенького паспорта предстояло отправиться в далёкие края на долгие четыре года...

Alma mater Петра Можарова

Уезжая в Германию, наш герой надеялся поступить в Лейпцигский университет на теплотехнический факультет. Он благополучно сдал вступительные экзамены и с головой окунулся в студенческую жизнь. Его анкета 1927 г. утверждает, что в период обучения он жил в городах Хемниц и Митвайда [3]. Рассматривая карту Германии, можно составить некоторое представление об образе жизни Петра Можарова в 1909 – 1914 гг. Скорее всего он действительно официально зарегистрировался в промышленном городе Хемнице. Добираться оттуда в Лейпцигский университет можно было двояко. Либо по шоссе около 70 км, либо довольно-таки путанным маршрутом по железной дороге – более 160 км. В Германии тех лет работали десятки мотоциклетных фирм, причём, одна из них – Wanderer (Вандерер) находилась в Хемнице. Оказавшись среди людей, повально увлечённых мотоциклами, Пётр Владимирович, впервые “оседлавший стального коня” ещё в 1907 г., последовал их примеру. Он приобрёл мотоцикл и ежедневно совершал поездки между Хемницем и Лейпцигом. Другим его увлечением стала модная тогда гиревая гимнастика. О его успехах в ней свидетельствует фото 1912 г. На снимке Пётр старался быть похожим на популярного русского богатыря Ивана Поддубного. Между прочим, этот портрет был сделан в фотоателье города Цвиккау, находящегося в 30 км пути по шоссе от Хемница.

За время учёбы Пётр Можаров ни разу не приезжал в Россию. Где же он проводил каникулы? Ведь летняя жара дожимала обывателей, а воздух в Хемнице уже тогда не блистал прозрачностью и свежестью из-за смога от заводских труб и выбросов хим-

комбинатов. Вторым городом, указанным в его анкете, был Митвайда. С запада к нему подходила пригородная железнодорожная ветка, а с востока – омывала несудоходная речка Чопау, несущая свои воды из Чехии с Рудных гор в Фрекейбергер-Мульде, впадающая в Эльбу. Похоже, что русский студент вполне мог летом именно там снимать дачный уголок.

У Петра Можарова сложились хорошие отношения как с одноклассниками-соотечественниками, так и с местными соискателями инженерных дипломов. Он не мог не интересоваться новинками технического прогресса: автомобилями, мотоциклами, катерами, самолётами, фотоаппаратами, радио. В дальнейшем, после возвращения на родину, все они в той или иной степени будут связаны с его жизнью и деятельностью. Его совестливая натура не позволяла забыть о любимом дядюшке Иване Петровиче и он, думаю, всегда помнил его совет: “Старайся, Пётр!”. Обещание помощи покойного дядюшки выполнялось неукоснительно: из России регулярно поступали денежные переводы, заполненные рукой двоюродного брата Бориса Ивановича. Работа отца на спиртозаводе в далёкой Красивке укрепляла капиталы Можаровых и служила нашему иностранному студенту гарантией благополучного существования.

Весной 1914 года он на “отлично” защитил дипломную работу по теплотехнике, что для иностранного студента Лейпцигского университета было необычным. В ознаменование этого выпускнику торжественно вручили особый диплом, изготовленный по специальному заказу теснением на жёстком картоне. Счастливый и гордый собой дипломированный инженер Пётр Можаров покидал alma mater с лёгким сердцем и радужными надеждами.

Взрыв творческой активности

Завершив обучение в Германии, летом 1914 г. Пётр Владимирович с дипломом инженера возвратился к своему отцу в Красивку. Это был красивый, хорошо сложенный и мощный двадцатилетний мужчина среднего роста, тяжелоатлет-гиревик, разделявший почти повальное в те годы увлечение классической борьбой и занимавшийся очень модными тогда автототоспортом и фотографией.

Сразу же по прибытии на свою малую родину проявилась деятельная натура П.В. Можарова, его незаурядный талант конструктора и умение работать своими руками. Первым делом он “оживил” любимые дядюшкины транспортные средства – автомобиль и катер.

Не успел Пётр Владимирович как следует втянуться в новое увлечение, как пришло известие о войне с Германией. Человеку, только что возвратившемуся из этой страны, трудно было представить себе, что те самые добродушные немецкие парни с винтовкой наперевес сходятся в рукопашном бою с такими как он сам русскими солдатами. Учреждения, газеты и общественные собрания охватила германофобия. Повсюду откровенно демонстрировалось недоверие не только к немцам, проживавшим в России, но и к русским, получившим образование в Германии. Невзирая на это, Пётр Владимирович, как “ратник ополчения второго разряда” явился на сборный пункт, чтобы сражаться в Русской Армии, но получил отказ [2]. Эта нравственная незадача подхлестнула его творческую деятельность, и он с большим энтузиазмом взялся за постройку аэроплана. Похоже, Пётр Владимирович серьёзно интересовался авиацией во время учёбы и хорошо представлял устройство современного самолёта. К этой работе он привлёк родного брата Павла и многих жителей села Красивка.

Судя по сжатым срокам, за которые у Петра появился летающий аэроплан, можно предположить, что он приобрёл недостроенный или непригодный к полётам самолёт. На эту мысль наводит наличие великого множества сложных металлических деталей в конструкции машины: балок, стоек, расчалок, нервюр, приборов и пр. Изготовление их в сельской местности, а тем более проектирование столь сложного аппарата в одиночку выпускником университета, не имевшим практического опыта, причём, за какие-то 2–3 месяца, автору представляется очень сложным. Но даже если предположить, что было всего лишь восстановление нелетающего самолёта за этот сжатый период времени в тех сельских условиях, то произошедшее следует признать огромным творческим успехом П.В. Можарова.

Аэроплан строили быстро. Уже осенью 1914 г. Пётр Владимирович поднял его в небо и стал в округе известным летуном – так в России называли лётчиков на заре авиации.

Самолёт был трёхместным. В те времена воздухоплавательные аппараты подобно морским и речным судам имели собственные имена. Свой аэроплан Пётр Владимирович скромно назвал “Проба”. Пилот и два пассажира сидели друг за другом. Среди фотографий П.В. Можарова есть и сделанные в полёте. Успех создания за короткий срок летающей машины произвёл сильное впечатление на всех, кто участвовал в этом деле. В процессе совместной работы отношения Петра Владимировича с рабочими стали настолько сердечными, что они приобрели и подарили ему на память папку для документов. Дарственная надпись, сделанная

на её внутренней обложке, гласит: “1914 года. Ноября 30-го дня. Красивка. Сей Подарокъ Даримъ Инженеру Пётру Владимировичу Г-ну Можарову. От группы рабочихъ на Аэроплане. Яковъ Николаевъ Никифоровъ. Михаил Никоноровичъ Кондрашовъ. Миняй Максимовичъ (неразборчиво). Александр Ивановичъ Павловъ. Никита Васильевичъ Коноваловъ. За неграмотность расписуюсь за Афанасия Ермиловича Мартынова и за Степана Петровича Казакова и за Егора Ивановича Грачёва” [4].

Дата и названное в надписи место вручения этого подарка свидетельствуют о пребывании Петра Владимировича в Красивке осенью 1914 г.

Наступил 1915 год. П.В. Можаров понял, что в действующую армию его не возьмут. И тогда он решил поступить на оборонное предприятие. Выбор пал на Тамбовский пороховой завод. Потребовалось немало хлопотать, прежде чем соискателя деятельности на благо Отечества допустили к работе. Случилось это важное в его жизни событие 16 сентября 1915 г. [5].

Работа по специальности

Этот вид деятельности позволяет молодому человеку с дипломом инженера закрепить и углубить приобретенные знания и проявить свои способности. Для Петра Можарова это тем более было важным, что он поступил на завод, способствовавший укреплению обороноспособности Отечества. Конечно, определённую уверенность ему придавала особая предпроектировочная практика – восстановление автомобиля и катера, а затем и постройка аэроплана.

Итак, Пётр Владимирович Можаров занял на Тамбовском пороховом заводе (ТПЗ) должность конструктора [5]. Это было настолько большое предприятие, что отдельные наиболее крупные его производственные подразделения, например, по выпуску пороха, пироксилина или кирпича называли заводами. В дружном коллективе каждый инженер вёл определённое направление работ. Вновь поступившему сотруднику поручили конструирование и оснащение необходимым технологическим оборудованием зданий пороходелательного производства, а пользуясь принятой там в тот период терминологией – цехов порохового завода. По сути дела Пётр Владимирович создал его заново. И хотя на это потребовалось несколько лет, руководство предприятием было удовлетворено производственной деятельностью П.В. Можарова. А как в эти годы складывалась его личная жизнь?

В будни Пётр Владимирович с раннего утра и до поздна пропадавал на заводе, а на выходные дни и праздники приезжал в Красивку. Старинный барский дом объединял в себе семью Можаровых. Здесь жили Павел и Наденька – родные брат и сестра, вдова дядюшки Ивана Петровича (М., XI. 84) Надежда Евграфовна со своей компаньонкой – молодой дворянкой Ксенией Владимировной Никольской, а также другая родня. Жизнь в доме шла приветливо и спокойно, быстро складывались взаимные привязанности. И неудивительно, что Пётр и Ксения полюбили друг друга. В мае 1916 г. они вступили в гражданский брак, а 10 февраля 1917 г. у них родился сын Василий [1]. Тишину Красивки, и уж тем более размеренное существование Тамбова, всколыхнуло известие об отречении Государя. Жизнь стала непонятной и тревожной, стремительно разрушались сложившиеся стереотипы.

В конце 1917 г. Ксения Владимировна умерла и заботу о маленьком сыне Петра Владимировича взяла на себя Надежда Евграфовна, укрывшись вместе с Васильком от событий революции в крестьянской семье Кольцовых – жителей деревни Хорошавка. По доносу соседей Надежду Евграфовну вызвали в Чрезвычайную комиссию (ЧК) и с тех пор дальнейшая судьба её неизвестна. А маленький Вася остался в семье Кольцовых, и ему дали эту фамилию [1].

В 1918 г. многие специалисты – профессора, врачи, инженеры, юристы, а также купцы и промышленники уезжали за границу. На ТПЗ сократился штат инженерно-технических работников, в результате резко возросла нагрузка на каждого оставшегося специалиста. К тому времени Пётр Владимирович уже сложился как инженер широкого профиля. Нахлынувшему обилию работ предстояло во всей полноте раскрыть его многогранные дарования. Он принимал активное участие в проектировании механического оборудования пироксилинового завода, рассчитанного на суточный выпуск более 32 тонн этой взрывчатки. Ему пришлось руководить установкой шести паровых котлов фирмы Stirling (Стирлинг) с поверхностью нагрева каждого более 500 м² в центральной котельной ТПЗ, а затем строить по собственным проектам паро- и водопроводы, водоочиститель и питательные станции, большой подъёмник топлива и многое другое [5].

С особым увлечением Пётр Владимирович взялся за проектирование оборудования для конвейерной подачи угля в топки печей и вывода из них шлака на Центральной заводской котельной, а также за создание механизированного склада на 640 тыс. т угля. Предложенные им технические решения оказались столь прогрессивными, что на основополагающую их

часть П.В. Можаров получил советский патент № 3091 “Котельная топка для сжигания угля, состоящего из смеси крупных кусков с мелочью” [5].

С некоторых пор Пётр Владимирович неизменно руководил выполнением сразу нескольких крупных производственных заданий. Например, переделкой топок Центральной заводской котельной для сжигания в них низкокалорийного топлива – подмосковного угля и даже торфа, сооружением 26-километрового паропровода к зданию вымочки и сушки пороха, сооружением центрального отопления в общежитиях для рабочих, называемых в те годы казармами, и паро-воздушного отопления Большого театра – так называли Народный дом в Тамбове, оборудованием мукомольной мельницы и порохосушилки производительностью 48 т/сутки. Как руководителю работ, ему удалось в пятимесячный срок построить и сдать в эксплуатацию новую котельную. За это Главное управление военной промышленности (ГУВП) в начале 1920-х годов отметило П.В. Можарова денежной премией в 25 тыс. руб. [5].

Темп работ, которые Пётр Владимирович возглавлял лично или сделанных при его непосредственном участии, и их разнообразие удивляют. Так, он одновременно руководил ремонтом и пуском в эксплуатацию давно остановленного кирпичного завода, производительностью более 4 млн изделий за сезон, проектированием и оборудованием завода сухой перегонки древесины [5].

Интенсивная, ответственная и очень напряжённая работа, вынудившая его не брать очередных ежегодных отпусков, всё же требовала отдыха, обустройства быта и, конечно же, налаживания личной жизни. Память о умершей жене и сыне, с которым он из соображений его же и собственной безопасности не мог видеться, требовалось заглушить, а решение семейных дел начать заново. В силу сложившихся жизненных обстоятельств, Пётр Владимирович в начале 1920-х годов чаще всего бывал только в двух местах: на заводе и лишь изредка в Красивке. Именно там он присмотрел себе невесту – молодую крестьянку Варвару Игнатьевну Петрову. Когда-то она помогала своей старшей сестре Пелагее, в дореволюционные годы прислуживавшей дворянам Можаровым. В 1920 г. они вступили в брак, а в 1922 г. в их семье родился сын Борис [1]. Это событие, несомненно, сыграло важную роль в жизни Петра Владимировича и сразу же положительно сказалось на его производственных успехах.

В последовавшие два года с участием П.В. Можарова выполнялись довольно сложные работы. Так, под его руководством удалось реконструировать и усовершенствовать цех для сушки древесины, котельную парового отопления механиче-

ского завода с тремя котлами общей поверхностью нагрева более 120 м², а также различные системы: пароотопление деревообрабатывающей мастерской, выносные топки к котлам центрального отопления одного из заводских зданий, подземные трубопроводы отопления общежития для рабочих (казарм) мятым паром от новой силовой турбины. Помимо этого под руководством Петра Владимировича был проведен ремонт Центральной заводской котельной в связи с электрификацией Тамбова и введены в строй работавшие на торфяно-шахтно-цепные топки, оборудован новый лесопильно-деревообрабатывающий завод с установкой локомотива, дутьевой топкой для сжигания опилок и утилизацией мягкого пара в дровосушилке [5].

За интенсивную и плодотворную производственную деятельность П.В. Можарова представили к награде орденом “Герой труда”, который ему так и не вручили.

Судьбоносным для П.В. Можарова стало проектирование стационарного нефтяного двигателя ТПЗ-12, а затем выпуск комплекта конструкторской документации, изготовление и испытания головного образца нового изделия. Эту тепловую машину предполагалось выпускать массово. Поэтому Пётр Владимирович разработал чертежи всех необходимых приспособлений и шаблонов для изготовления её деталей на имевшихся в цехах завода станках, а потом и кондукторов, используемых при сварке сочленяемых элементов ТПЗ-12 [5].

Похоже, создание этого двигателя пробудило в нём воспоминания об осени 1914 г., когда он ездил на автомобиле, плавал на катере и летал на аэроплане. Возможно, понятное только ему незабываемое ощущение восторга от стремительного движения пробудило в нём жажду создания чего-то особенного, необычного, зародило жгучую потребность жизненных перемен. Впрочем, для этого могли быть и другие, более прагматичные причины.

На ТПЗ Пётр Владимирович многое сделал и испытал себя в разных амплуа: конструктора, начальника цеха, главного механика огромного предприятия, причём подолгу и вполне успешно совмещал эти должности. Кто знает, быть может, он почувствовал себя смертельно усталым? Так или иначе, но осенью 1924 г. П.В. Можаров решил резко изменить свою жизнь – уволиться с Тамбовского порохового завода и уехать в другой город.

Проведённые на ТПЗ годы продемонстрировали окружающим удивительные черты его характера. Он легко сходил с людьми независимо от их сословия, достатка или уровня обра-

зованности. В человеческих и особенно производственных отношениях Пётр Владимирович непроизвольно подавал пример ответственности, трудолюбия, сочувствия и даже сопереживания, удивительной доброты и участия. Люди, общавшиеся с ним, отвечали ему взаимностью. Вспомним, как достойно отблагодарили его жители села Красивка после создания самолёта. А когда на ТПЗ стало известно о предстоящем его увольнении, большая группа рабочих обратилась в завком с удивительно тёплым заявлением:

“В предстоящий понедельник 23 ноября, по случаю перехода на службу на Ижевский Оружейный Завод, уезжает с завода П.В. Можаров.

Всем известно, что инженер Можаров в течение 7-ми летней службы на ТПЗ проявил себя во многом, в смысле работ в качестве руководителя как по оборудованию, так и по эксплуатации нашего завода, он был инициатором таковых, не считаясь с трудом ни днём, ни ночью, за что при праздновании 5-ой годовщины Октябрьской революции 7 ноября 1922 г. общим собранием рабочих завода чествовался героем труда.

Принимая во внимание вышеуказанное и добросовестное отношение Можарова как к самим порученным ему работам на Заводе, так и исполнителям – рабочим, считаем необходимым просить завком об устройстве прощального вечера П.В. МОЖАРОВУ, и при его отъезде преподнести ему соответствующий товарищеский подарок.

Просим не отказать в нашей просьбе” [6].

В этом заводчанам не отказали. Прощались с Петром Владимировичем сердечно. Ему вручили подарок и адрес с многочисленными подписями:

“Глубокоуважаемый Пётр Владимирович!

В человеческой речи ещё нет таких слов, которыми можно было бы выразить всю боль, принесённую Вашим отъездом. В лице Вас мы провожаем лучшего из людей завода, превосходнейшего товарища, кровно слившегося с интересами рабочих и служащих, и отличного инженера, поставившего дело укрепления завоеваний революции выше своей и без того скромной личной жизни. Вы, Пётр Владимирович, ценя в каждом из нас прежде всего человека равного себе, тем самым возвышали нас в собственных глазах и за это мы Вам платим безмерным уважением.

Трудность пройденного пути в самые тяжёлые моменты революции, экономической разрухи, голодовки, когда Вы шли

рука об руку с нами и чего не делали лица одинакового с Вами образования, даёт нам право на сотрудничество с Вами. Нужно быть только Вами, чтобы показать свои громадные организаторские способности, переходя от чертежей к инструментам кузнеца, слесаря и другого рабочего лица, не унижая его. Спасибо Вам и счастливого пути, дорогой Пётр Владимирович. Желаем Вам такой же успешной работы, которую Вы достигли на Тамбовском Пороховом заводе и в предстоящей работе на новом месте.

Большому кораблю – большое плавание” [7].

П.В. Можарова глубоко тронуло тёплое отношение рабочих и служащих ТПЗ. Увольняясь из этого доброжелательного коллектива, он не представлял, что к главному делу своей жизни ещё не приступал. Ему только предстояло его совершить.

Всё происходившее с Петром Владимировичем на ТПЗ открывало для множества людей лишь зримую для общества сторону его многогранной жизни. Эта её ипостась – для него напряжённая и трудоёмкая, характеризовала успехи в работе и радости общения с её участниками. Она по-своему была и ёмка, и хороша, но, к сожалению, не могла вобрать в себя и исчерпать всей глубины его чувств, личных переживаний и скрываемых от окружающих мучительных раздумий. А они тревожили, и от них хотелось как-то освободиться. В чем же была их сущность?

В первые годы советской власти у Можаровых были отображены и национализированы лесное хозяйство, спиртовые заводы, спичечная фабрика и реквизировано личное имущество в Красивке: старый барский дом и семейный транспорт – автомобиль, катер, самолёт. Умерла любимая молодая жена, а сын Вася оказался в чужой семье. Родные брат и сестра покинули Красивку в поисках лучшей доли. Родители и другие старшие родственники умерли, лишь некоторым удалось бежать за границу. Жизненный круг самого Петра Владимировича замкнулся Пороховым заводом и новой семьёй. Обсуждать с кем-либо волновавшие его перемены было рискованным занятием.

Тем временем советская власть на местах крепла и, покончив с открытыми врагами, принялась за тех, кого считала скрытыми. К ним вполне мог быть отнесён П.В. Можаров. Ведь он был потомственным дворянином, инженером, получившим образование за границей, вёл себя “подозрительно” спокойно, старательно трудился. Пётр Владимирович представлял собой объект повышенного профессионального интереса

для чекистов, которые, как правило, были выходцами из крестьянской среды.

Размышления о происходившем вокруг, по-видимому, укрепляло желание П.В. Можарова уехать из Тамбовской губернии. Однако как работник Военного ведомства он не мог по своему желанию выбрать новое место проживания и трудоустройства. Ему лишь предоставлялась возможность перевестись на другое оборонное предприятие и поселиться рядом с ним. В качестве такового Пётр Владимирович выбрал Ижевские сталельзаводы, входившие в Ружейно-пулемётный трест (РУЖ). 20 ноября 1924 г. он уволился с ТПЗ и вскоре покинул Тамбов навсегда [5].

Глава III

От теплотехники к мотоциклу

Переезд в другой город и работа по той же специальности требовали время, чтобы войти в круг новых проблем. Похоже, в Ижевске П.В. Можаров легко справился с этим, а затем с головой окунулся в неожиданно нагрянувшую на него новую стихию.

В отделе оздоровления

Ижевск в те годы славился металлургическим и оружейным заводами, имевшими общее руководство. Это объединение называлось Ижстальзаводами, входившими в РУЖ. Петра Владимировича зачислили в штат единого для них теплового хозяйства. Случилось это важное для него событие 2 декабря 1924 г. Его приняли в Техчасть на должность инженера по рационализации теплового хозяйства, т.е. его улучшения [8]. А оно было устаревшим, крайне запущенным и нуждалось в срочной модернизации [9]. Принимая в свой коллектив бывшего главного механика большого оборонного завода, руководство Ижстальзаводов предполагало с его помощью усовершенствовать теплоэнергетическую структуру этих предприятий. Оно сразу же оценило творческие возможности нового сотрудника. Видимо, поэтому его зачислили не на эксплуатацию теплосети, считавшуюся у заводчан спокойным занятием, а на гораздо более сложную работу, как тогда говорили, рационализацию, требовавшую от исполнителя большой самоотдачи.

Администрация Ижстальзаводов, похоже, осознавала, что ответственному работнику нужно создать приличные бытовые условия и предоставили П.В. Можарову небольшую отдельную квартиру в бревенчатом доме по адресу: ул. Красная площадь, барак № 22 [8].

В центре Ижевска тех лет было две перпендикулярно пересекавшиеся улицы, застроенные в основном деревянными одно- и двухэтажными домами, вдоль которых были проложены дощатые тротуары. Одна – шла в гору вдоль пруда, а другая – пересекала плотину и подходила к заводам. На её солнечной стороне стоял тот самый барак, в котором поселилась семья Можаровых: Пётр Владимирович, его мама Анна Сергеевна, жена Варвара Игнатьевна и маленький сын Боря. Перед окном большой комна-

ты красовался палисадник, огороженный штакетником, а с северной стороны дома располагался крошечный дворик с подсобными постройками. На новом месте Можаровым понравилось.

Порученное Петру Владимировичу дело представлялось ему хорошо знакомым по прежней работе на ТПЗ, и он быстро вошёл в круг проблем Ижстальзаводов. Сразу же проявив себя с наилучшей стороны, П.В. Можаров дал повод администрации для повышения и 17 июня 1925 г. его перевели на более сложную и высоко оплачиваемую должность старшего инженера в Отдел оздоровления с окладом по 16-му разряду [8]. С того времени Петру Владимировичу предстояло заниматься улучшением функционирования всех заводов Ижевска. Спустя несколько лет в отзыве о его деятельности за 1925–1930 гг. утверждалось следующее: “... тов. МОЖАРОВЫМ произведена полная реконструкция теплового хозяйства завода ...” [9]. Звучит впечатляюще и очень напоминает отзыв о его работе на ТПЗ.

Ветеранам Ижстальзаводов надолго запомнился такой случай. В летнее время рабочие с семьями переселялись в близлежащие деревни и отдалённые посёлки. К труду их призывал заводской гудок устаревшей конструкции. После его непродолжительного звучания, обычно пять минут, давление пара в накопителе Центральной котельной снижалось почти вдвое и восстанавливалось только часа через два, что нарушало нормальную работу всей теплосети. Пётр Владимирович как теплотехник не мог мириться с таким расточительством энергии и предложил заменить устаревший сигнал сиреной с приводом от миниатюрной паровой турбины. Он спроектировал новую звуковую сигнализацию, лично вычертил эскизы деталей, собственноручно выполнил сборку изделия, отрегулировал его и ввёл в эксплуатацию. Результат превзошёл все ожидания. Территория в радиусе 12 км оглашалась мелодичным пением нового звукового сигнала, проработавшего около 20 лет. Расход пара снизился в восемь раз [9].

В самом начале 1926 г. Пётр Владимирович стал первым владельцем мотоцикла в Ижевске. Он приобрёл далеко не новый английский Stevens (Стевенс), которому требовался основательный ремонт. Это была двухцилиндровая машина с V-образным мотором, расположенным как у мотоцикла Harley-Davidson (Харлей-Дэвидсон). Прежде всего, нужно было заменить двигатель. Купить его в СССР не представлялось возможным. Поэтому П.В. Можаров обратился за помощью к одному из своих университетских знакомых, проживавшему в пригороде Берлина Шарлоттенбурге. Однокашник написал ответ 5 февраля 1926 г. В нём сообщалось: “Едва ли Ваша просьба о доставке Вам мотора пройдёт”. Узнав об этом, Пётр Владимирович решил отремонти-

ровать мотоцикл самостоятельно. Он справился с этим, и вскоре произошло “явление мотоцикла Ижевску” [10].

Старожилы рассказывали, что диковинная машина произвела на горожан сильное впечатление. Вот как частенько бывало. С раннего утра старший инженер Отдела оздоровления долго возился со своим “стальным конём”. Он что-то подкручивал и подтягивал, заводил двигатель, случалось, и толкал машину, запуская его с ходу. Мотор громко чихал, тарахтел, глух и снова заводился. Иногда П.В. Можаров быстро разбирал его, что-то в нём регулировал, собирал и запускал снова. Шум его упорной деятельности привлекал зевак: взрослых и детей. Когда, в конце концов, мотоцикл заводился, а так было всегда, Пётр Владимирович давал движку прогреться, а сам в это время надевал куртку, шлем, очки и краги, гордо усаживался на сидение и с большим шумом, буксуя в уличной “ижгрязи”, мчался к проходной завода. За ним устремлялась ватага мальчишек. Мотоциклист обгонял людей, спешивших к заводу. Издалека слышав рокот мотора, сторожа с почтением открывали перед ним ворота, и он исчезал в заводском дворе.

Вечером Петра Владимировича уже ждали неравнодушные. Он с шумом подъезжал к дому, быстро ужинал и снова что-то чинил в мотоцикле: разбирая, регулируя, собирая. Затем испытывал машину, гоняя по всему городу. Лишь темнота успокаивала неуёмного механика. Он устанавливал мотоцикл под навесом и шёл в дом, где его ждала горячо любившая и гордившаяся своим кормильцем дружная семья.

Старенький Stevens сделал П.В. Можарова очень известным в городе человеком, а успешная работа в Отделе оздоровления сформировала его профессиональный авторитет. Удачное совмещение этих качеств в одном, очень скромном человеке способствовали тому, что Петра Владимировича в качестве представителя Ижстальзаводов делегировали на III Всесоюзный теплотехнический съезд, проходивший в Москве 10–18 ноября 1926 г.

К весне 1927 г. намеченную модернизацию Ижстальзаводов удалось завершить. Как же это сказалось на Петре Владимировиче? Он раскрепостился и помолодел душой. Похоже, ему – 39-летнему мужчине вспоминалась беспечная молодость, когда он много ездил на мотоциклах различных типов, и преодолел на “стальном коне” около 60 тыс. км по прекрасным дорогам Германии [11]. Нахлынувшие воспоминания будоражили и вызывали в душе потребность сделать что-то важное, значимое, запоминающееся.

В то время на многих советских военных предприятиях изыскивались возможности налаживания выпуска вспомогательной, мирной продукции или, как тогда говорили, ширпотреб. Не

обошла эта волна и Ижевский оружейный завод (ИОЗ), входивший в состав Ижстальзаводов. Предложения поступали как “сверху” – от треста РУЖ, так и “снизу” – от своих же сотрудников. Столичные рекомендации сводились к развёртыванию в Ижевске выпуска велосипедов. К ним присоединились некоторые руководители Ижстальзаводов, в отличие от которых, весной 1927 г. Пётр Владимирович предложил организовать производство мотоциклов. Идея быстро овладела умами многих ижевских специалистов и рабочих, поддержавших её и всемерно способствовавших реализации этого замысла.

Шаг к созданию ижевских мотоциклов

Похоже, П.В. Можаров знал о том, что первыми в мире серийное изготовление мотоциклов наладили выходцы из России Михаил и Евгений Вернеры, сделавшие за 1898–1901 гг. на своей фирме в Париже около трёх тысяч “вернеров”. Вероятно, знал он и том, что в нашей стране до 1917 г. малыми сериями строили мотоциклы. Например, в Москве завод Акционерного общества “Дукс” в течение 1909–1915 гг. выпустил около 500 несколько изменённых швейцарских мотоциклов Moto-Rêve (“Мото-Рев”, а по-русски “мото-мечта”). Однако к началу Гражданской войны какое-либо мотоцикlostроение в нашей стране прекратилось. Даже инициатива завода “ОСОАВИХИМ-4” (бывший “Дукс”), на котором в 1924 г. сделали экспериментальный мотоцикл “Союз”, не нашла последователей. Петру Владимировичу предстояло начинать строить мотоциклы в Ижевске, как говорится, “с чистого листа”.

Весной 1927 г. П.В. Можаров подал официальное предложение об организации выпуска мотоциклов на Ижстальзаводах. К 20 июня он подготовил двадцатистраничную докладную записку, в которой глубоко затронул проблемы производства мотоциклов в Ижевске. Спустя неделю ему поручили более развёрнуто изложить свои соображения по этому вопросу [12]. Что же представлял собой этот документ?

Прежде всего, Пётр Владимирович сделал самооценку: “... мой взгляд на мотоцикл с конструктивной и эксплуатационной стороны базирован на 20-ти летней практической езде на мотоциклах 27-ми разных фирм и конструкций с общим пробегом по русским и европейским дорогам порядка 60.000 км. Вся эволюция мотоцикла ... прошла на моих глазах ...”.

П.В. Можаров предлагал командировать за границу специалистов разного профиля: конструктора, технолога, металлурга и

др. для изучения мотоцикlostроения в Германии и США. Он подчёркивал, что именно эти люди должны вобрать в себя максимум необходимых знаний, чтобы потом обучать заводских инженеров, мастеров и рабочих. Пётр Владимирович обращал внимание на тот факт, что ни какой заграничный мотоцикл нельзя выпускать в СССР без соответствующей доработки. Более того, гораздо целесообразнее из-за наших плохих дорог создавать специальные мотоциклы. Он настаивал: "... ни одна из западных машин, в конечном итоге, не годна из-за русских дорог. Поэтому, создание мотоцикла, приближающегося к русским условиям – задача неотложного порядка..."

А вот, что он писал о наших дорогах того времени: "Если за границей десятки километров едешь без руля (не держась за руль), то на наших дорогах, на расстоянии 10 км затрудняешься отнять от руля руку, чтобы переключить скорость... Сильнейшая тряска и бросание рвёт пружины амортизации, ломает рамы, отвинчивает гайки. Недисциплинированность крестьян, заполняющих дороги ... дополняет картину лишений моториста на наших дорогах".

Далее он анализирует возможные в пути поломки и предлагает некоторые рекомендации по их предотвращению: "...пружины передней вилки вместо цилиндрических должны быть коническими... сработка поршней происходит в 4 раза быстрее ... Для русских дорог безусловно необходима (герметическая) система закрытых цепей... Бензиновый бак должен быть увеличен до 200–300 верстового пути..."

И далее: "Наша цель – детально учесть недостатки современных мотоциклов и устранить их, выбрать из заграничных машин лишь те конструкции и детали, кои соответствуют назначению и службе в условиях нашей хозяйственной и дорожной обстановки".

П.В. Можаров считал необходимым привезти в Ижевск лучшие марки зарубежных мотоциклов: Neander (Неандер), Gillet Erstal (Жилле Эрсталь), DKW (ДКВ), Triumph (Триумф), Harley-Davidson (Харлей-Дэвидсон), BMW (БМВ), Indian (Индиан), Allright (Оллрайт), BSA (БСА) спортивный.

Текст этой докладной записки показывает, что её автор обладал не только глубокими знаниями тогдашней мотоциклетной техники, но и стремился предпринять всё необходимое для скорейшего освоения мотоцикlostроения в Ижевске.

20 июля 1927 г. эта докладная записка легла "пред очи" помощника директора по техчасти Ижстальзаводов, а на следующий день её отправили в Оружейно-пулемётный трест РУЖ.

Сразу же началась подготовка к загранкомандировке. Пётр Владимирович заполнил соответствующие бумаги. В предназна-

чаемой для Германии анкете он гордо указал свою национальность – великоросс [13].

В сентябре 1927 г. события развивались стремительно. Тринадцатого сентября Пётр Владимирович получил заграничный паспорт [14], а спустя сутки на Ижевский оружейный завод пришло письмо, разрешавшее двухмесячную командировку в Германию конструктору П.В. Можарову и специалисту по металлургии Г.И. Адамовичу. В нём также предлагалось приобрести девять иностранных мотоциклов и не прекращать выпуск велосипедов на Ижстальзаводе. Командированным предписывалось ознакомиться с требованиями к будущим ижевским мотоциклам.

Эти требования прислали через несколько дней [16]. Их разработали специалисты Наркомата по военным и морским делам, Управления снабжением Красной армии и Военно-технического управления. В них предлагалось освоить производство двух типов мотоциклов: лёгкого и тяжёлого. С помощью первого – предполагалось осуществлять фронтную и тыловую разведку, нести разведывательную службу. А тяжёлый мотоцикл предназначался для выполнения тех же функций, а также чтобы нести санитарную и транспортную службу: возить оружие, средства связи и т.п. Лёгкий мотоцикл – рекомендовалось снабжать мотором с рабочим объёмом до 350 см³, а тяжёлый – 500 см³, с коляской же – более 750 см³. В требованиях были сформулированы основные характеристики мотоциклов, условия их работы, особенности конструкции. Ознакомившись с ними, ижевские специалисты отбыли в загранкомандировку через пограничный пункт Негорелое [17].

Снова в Германии

15 октября 1927 г. П.В. Можаров, Г.И. Адамович и сопровождавший их С.С. Тец прибыли в Советское Торговое представительство (Торгпредство) в Берлине [18]. Пётр Владимирович посещал столицу Германии в студенческие годы. Это были туристические поездки с целью полюбоваться достопримечательностями красивого европейского города. Теперь же ему предстояло вместо отдыха трудиться с полной отдачей сил. Что, прежде всего, привлекло внимание наших командированных? Конечно же, мотоциклы.

На улицах их было так много и столь разнообразных конструкций, что глядя в окно Торгпредства, располагавшегося в самом центре города на знаменитой улице Unter den Linden, открыва-

лась возможность получить первое представление о немецком мотоцикlostроении. Что же оно поставляло своим клиентам?

Разумеется, как и до войны, традиционные одноместные мотоциклы. Присмотревшись к ним, командированные инженеры обнаружили, что такие машины, как правило, снабжались малогабаритными, а значит и маломощными движками. В потоке транспорта двигались мотоциклы с вторым седлом, установленным над задним крылом. На нём частенько сидел человек, обычно – девушка. Увидев эту прелестную картину, Пётр Владимирович сразу же вспомнил о запрете в наших правилах дорожного движения возить на багажнике мотоцикла какие-либо грузы и уж тем более пассажира.

Не успели командированные сколь-нибудь вдумчиво осмыслить увиденное, как стали замечать совсем уж удивительные экипажи. Среди них были и знакомые мотоциклы с боковыми прицепами, называемыми в СССР колясками. На некоторых из них были закрытые кабины. На иных же – красовались “шашечки”, значит такси, на других – красный крест – символ скорой медицинской помощи, изредка проезжали пожарные мотоциклы. Встречались коляски с двумя пассажирами, прицепленные к мотоциклам с большим – ну прямо-таки автомобильным мотором. Однажды промелькнула трёхместная коляска, очень удивившая П.В. Можарова. Эти первые наблюдения навевали мысли, что изучение мотоциклетного дела в Германии окажется сложнее, чем представлялось.

Выполнив все необходимые формальности, ижевские командированные приступили к работе. Прежде всего, они навели справки о количестве мотоциклетных заводов в Германии. Их оказалось 118. На них выпускали более 250 различных марок мотоциклов, что свидетельствовало о богатстве конструкторской мысли и энтузиазме производителей [19]. Конечно, на это командированные рассчитывали, но размах мотоциклетной жизни в Германии их прямо-таки поразил.

При беглом чтении списка германских мотоциклетных фирм, взгляд задерживался, прежде всего, на знаменитых производителях: BMW, NSU, Zuendapp, DKW. И всё же внимание рассеивалось в море незнакомых названий заводов, видимо, небольших, а потому не встречавшихся в советской технической литературе. Но они фигурировали в каталогах, а значит “держались на плаву” и конкурировали с большими предприятиями.

А вот организация работы Торгпредства неприятно поразила Петра Владимировича. В своём отчёте он отмечал, что более тысячи сотрудников размещались в почти 500 кабинетах. Командированные метались по коридорам в поисках нужного специали-

КРАТКОЕ РОДОСЛОВНОЕ ДРЕВО

МОЖАРОВЫХ

Крупным шрифтом выделены члены рода, о которых ведётся речь в тексте; римские цифры слева обозначают номера поколений, справа — век; арабские цифры над именами — порядковый номер в корне рода и в каждой из трёх ветвей по полному родословному дереву (см. К.Д. Можаров. О роду Можаровых. Материал к его истории. Части 1, 2, 3. Москва, 1997, 2000г.)

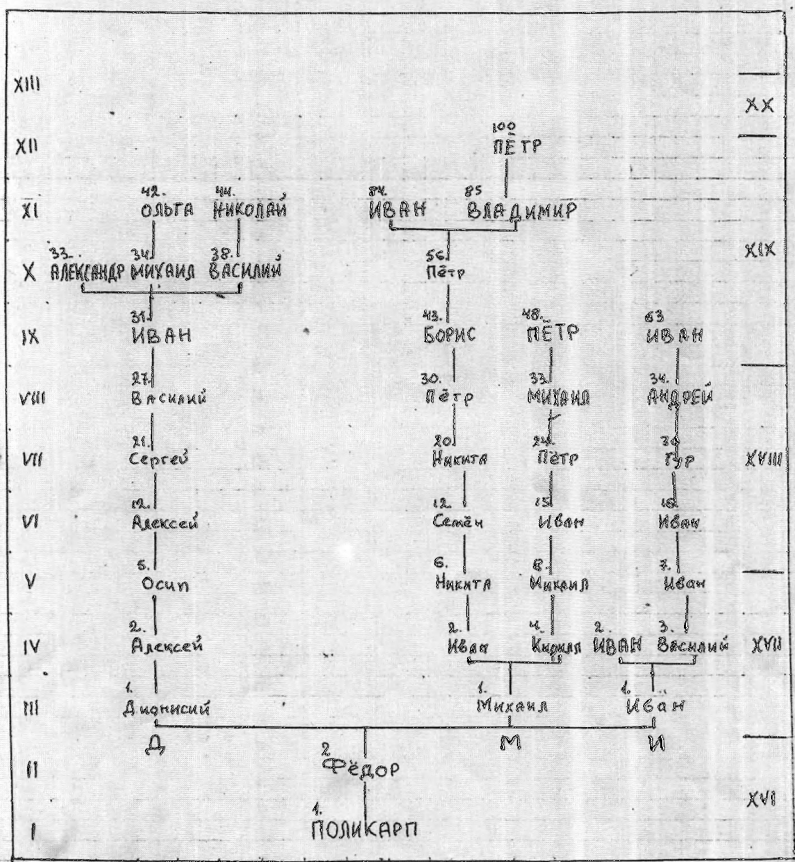
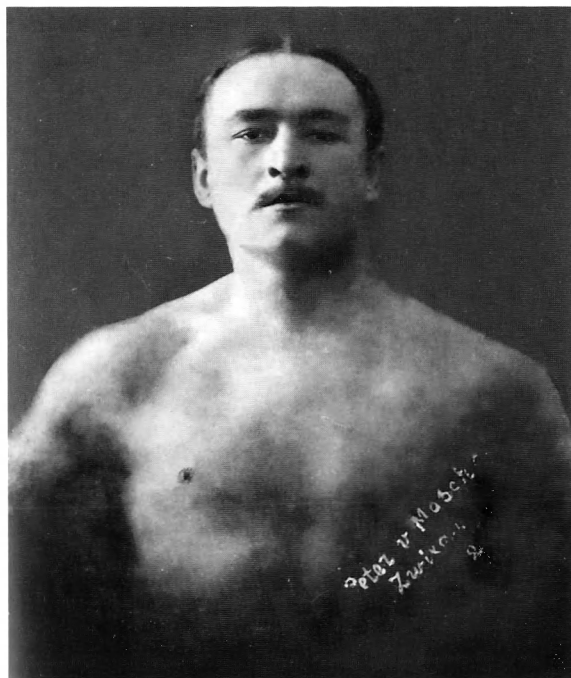
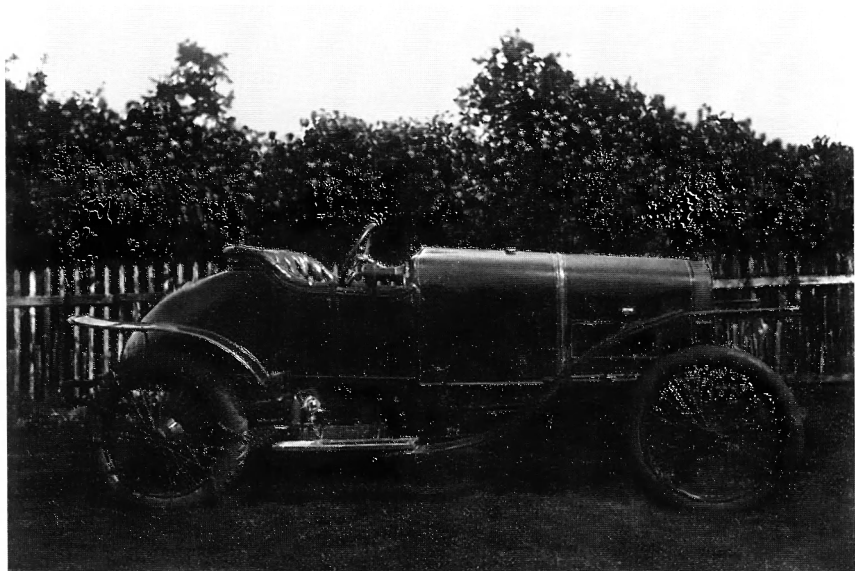


Схема рода Можаровых

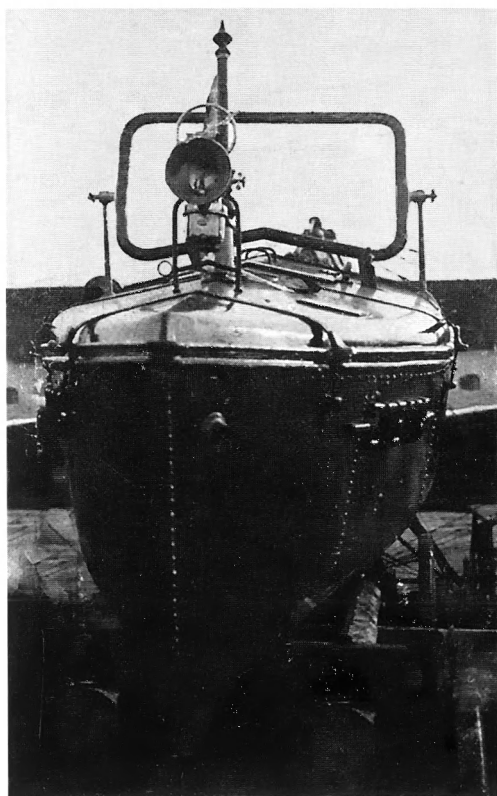
Петя Можаров с мамой
Анной Сергеевной
(1890 г.)



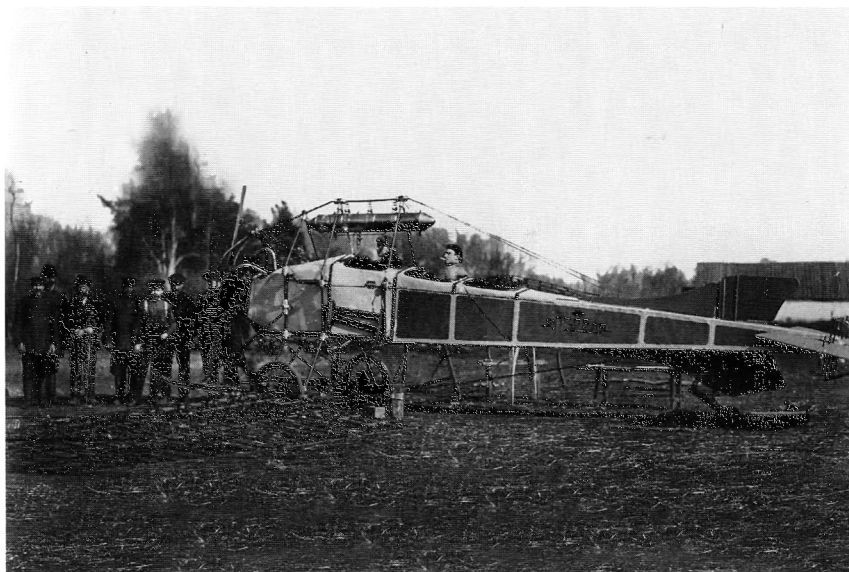
Пётр Можаров –
студент Лейпцигского
университета
(1912 г.)



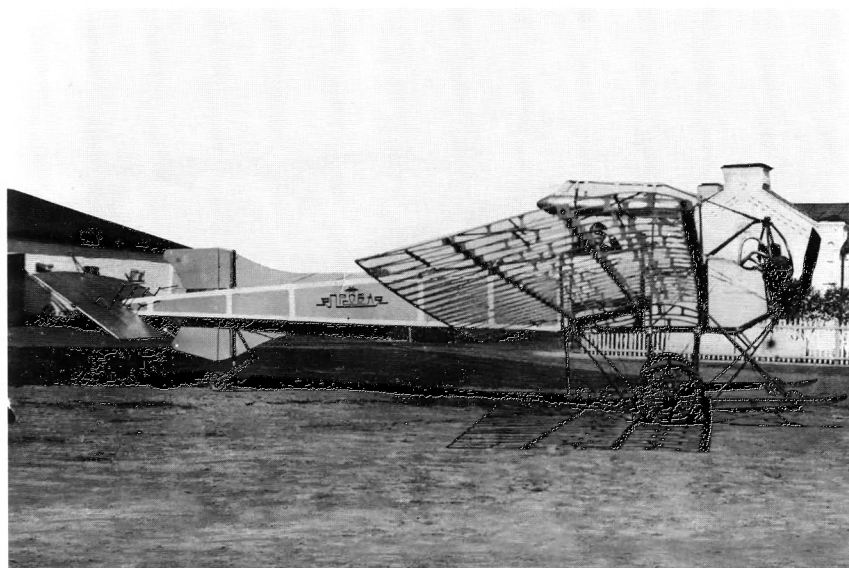
Автомобиль И.П. Можарова,
отремонтированный
П.В. Можаровым
(1914 г.)



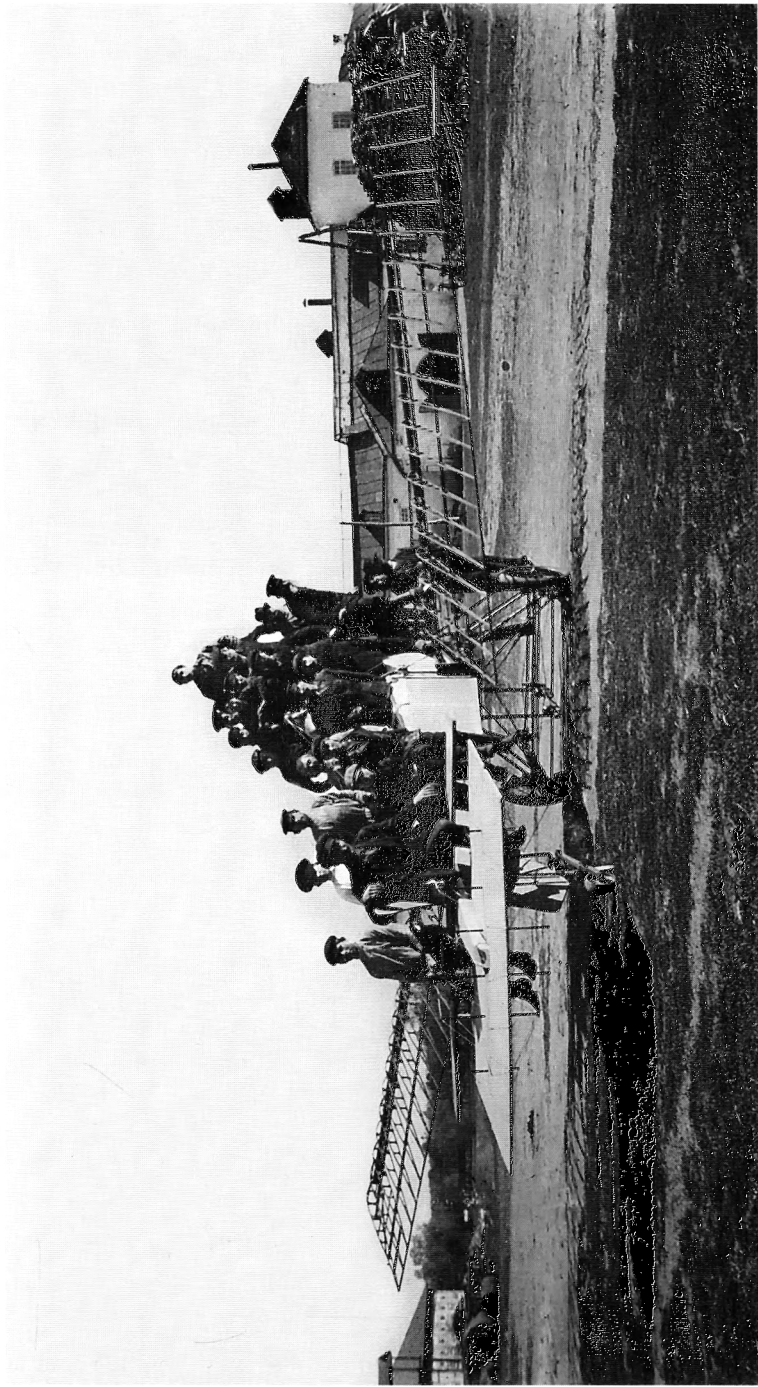
Катер И.П. Можарова,
отремонтированный
П.В. Можаровым
(1914 г.)



Самолёт “Проба” Петра Можарова, подготовка к установке крыльев
(1914 г.)



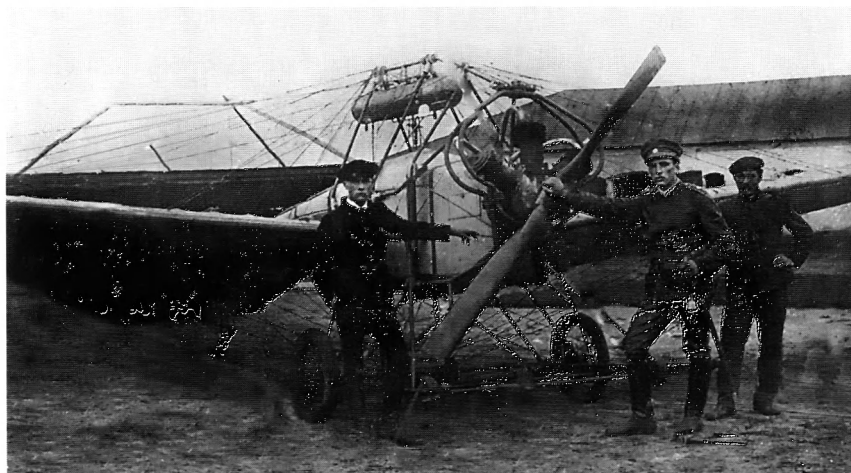
Самолёт “Проба” Петра Можарова, подготовка к обтяжке крыльев тканью
(1914 г.)



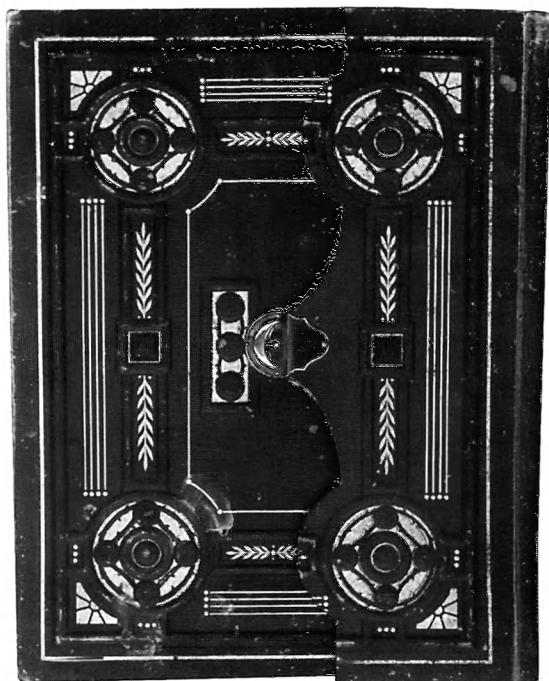
Статические испытания на прочность самолёта "Проба". Пётр Можаров взобрался выше всех (1914 г.)



Пётр Можаров регулирует карбюратор двигателя Anzani
(1914 г.)



Самолёт "Проба" готов к полёту
(1914 г.)



Папка для документов,
подарок
Петру Можарову
от участников постройки
самолёта "Проба"
(1914 г.)

1914 года ноября 30. ¹⁰ дня
Красноярска
 Сей Подарокъ Даримъ
 Инженеру Петру Владимировичу
 Можарову
 отъ Группы рабочихъ на
 Аэроплане.

Алексей Николаевич Шибиряков.
 Михаил Николаевич Кудряков
 Иван Михайлович Дупляков
 Александр Иванович Стахов
 Яков Ильич Соловьев
 Николай Александрович Кобелев

За неграмотности просимъ за
 Степана Владимировича с мажоромъ
 и за Степана Владимировича Стаховъ
 и за Бориса Ивановича Жукова.

Автографы
дарителей папки
для документов
(1914 г.)



Водоёмы в окрестностях села Красивка. Снимок с борта
летающего самолёта “Проба”
(1915 г.)



Строящийся корпус одного из цехов Тамбовского порохового завода
(1915 г.)



Топка центральной котельной с конвейерной подачей твёрдого топлива на Тамбовском пороховом заводе, усовершенствованная П.В. Можаровым (1924 г.)



Дом в Ижевске (ул. Красная площадь, барак № 22), в котором жила семья Можаровых в течение 1924–1929 гг.



Пётр Владимирович с женой Варварой Игнатьевной и сыном Борисом
(лето 1925 г.)



П.В. Можаров с прирученным волчёнком Гришкой
(лето 1925 г.)



Глиссер, построенный
членами Ижевского
отделения АВТОДОР
под руководством
П.В. Можарова
(1925 г.)



П.В. Можаров –
первый мотоциклист
Ижевска со своим
мотоциклом фирмы
“Stevens”, зарегистри-
рованным в Ижевске
под номером 1
(1927 г.)

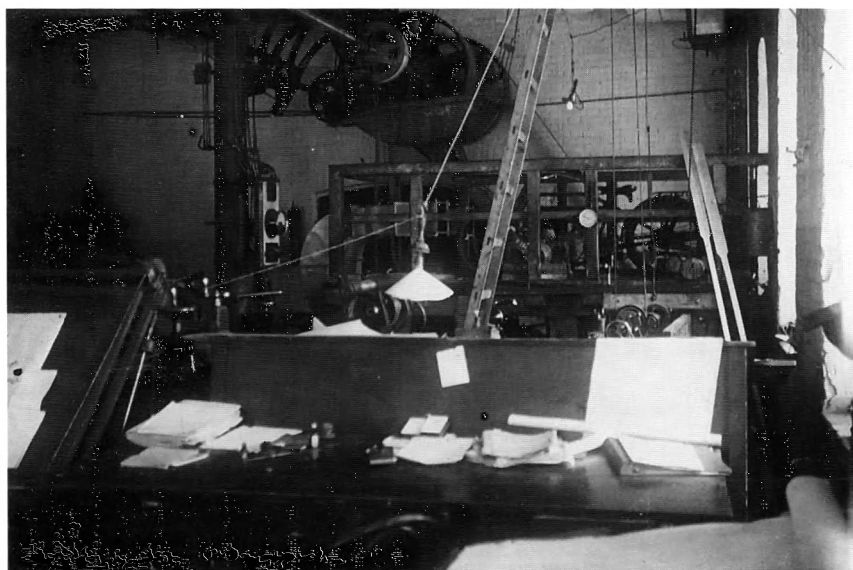


П.В. Можаров во Всесоюзном мотоциклетном пробеге 1928 г. на мотоцикле Neander-500

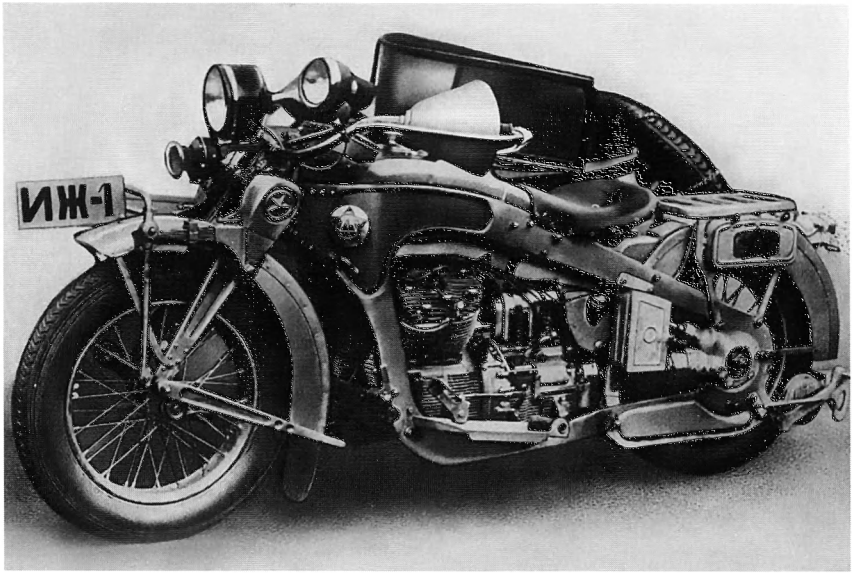


Участники Всесоюзного мотоциклетного пробега 1928 г. на финише в Туле с наркомом здравоохранения Н.А. Семашко (в центре, слева от него – П.В. Можаров)

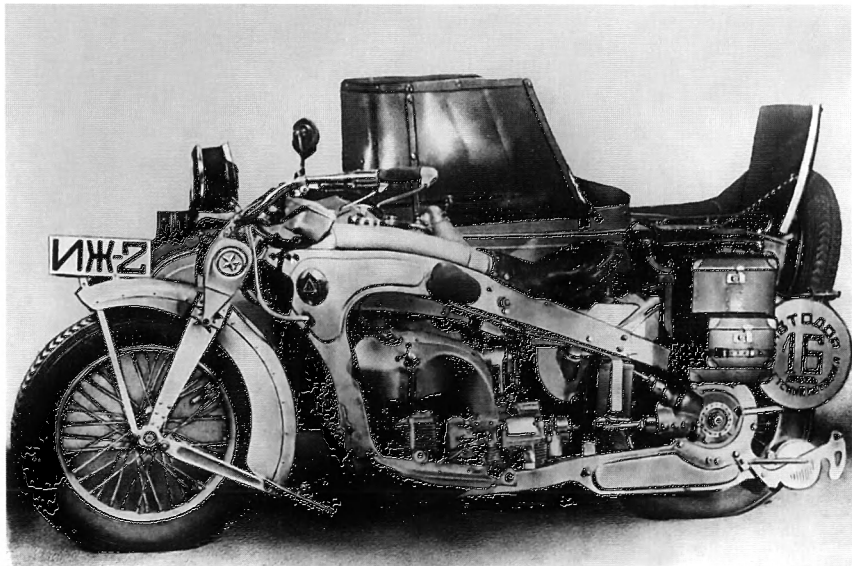
П.В. Можаров
(справа)
и Г.И. Адамович
в Германии около
памятника “Битвы
народов”
(1928 г.)



Мастерская, в которой П.В. Можаров проектировал мотоциклы (1928–1929 гг.). На переднем плане – письменный стол, слева – чертёжный стол, в глубине – станок для ходовых испытаний мотоциклов



Мотоцикл ИЖ-1 (1929 г.)



Мотоцикл ИЖ-2 (1929 г.)

ста, способного оказать содействие в выполнении командировочного задания. Дело ограничивалось лаконичными письмами на заводы и ожиданием ответов в тех же коридорах. Пролетали дни. Обычно фирмы отделивались дипломатическим молчанием, и лишь немногие откликнулись на просьбу о посещении.

Германских производителей больше всего интересовала реклама собственной продукции. Посетителя занимали знакомства с многочисленными директорами подразделений, обедами в отдалённом ресторане и поездкой в автомобиле по городу. К заводу старались приехать попозже. Далее начиналось знакомство с силовой станцией, складами чёрных металлов и полуфабрикатов, а под вечер предлагалась “пробежка” через мастерские и цеха. Знакомство с заводом осуществлялось с “высоты птичьего полёта”, о деталях и особенностях производства даже не упоминалось. Несмотря на большой производственный опыт, серьёзный настрой и богатство зрительной памяти, в голове Петра Владимировича оставались лишь калейдоскоп дневных наблюдений и эпизодические обрывки знаний, добытых вопреки скрывавших всё немцев. Вечером в гостинице приходилось по памяти вести записи, рисовать схемы, чертить эскизы, но главное – готовиться к очередным “хождениям по мукам”. Чаще всего, самое интересное “радушные хозяева” вообще не показывали, ссылаясь на перестановку станков [20].

Из этого общего правила были и приятные исключения, но лишь на тех немногих заводах, владельцы которых давно и с большой для себя пользой сотрудничали с Торгпредством. Там демонстрировали больше, но, к сожалению, превращали посещение в школьную экскурсию, стараясь много говорить о простых вещах. Однако, “вред от немцев” не воспринимался так болезненно, как “вред от наших”. В чём же он заключался?

В деньгах. Командированным сотрудникам их выдавали малыми суммами и нерегулярно. Хроническое безденежье усложняло выполнение и без того трудных задач. Нередко приходилось уезжать с заводов в Берлин и ждать очередной ничтожной выплаты, теряя драгоценные дни, слагавшиеся в недели вынужденного бездействия [21].

И всё же Пётр Владимирович сумел изменить ситуацию в лучшую сторону. По “телеграммной” договорённости с руководством Торгпредства, нужные письма стали не отправлять почтой, а вручали ему лично. Зная немецкий, он приезжал на фирмы и сам договаривался о посещении. Благодаря этому удалось совершить невероятное: побывать на 23 мотоциклетных заводах. П.В. Можаров проанализировал не только их функционирова-

ние, но и деятельность самого Торгпредства, представив его руководству предложения по улучшению его работы с командированными специалистами [22].

Пётр Владимирович посетил восемь прекрасно оборудованных мотоциклетных заводов: Allright, BMW, DKW, D-Rad (Дерад), Mabeco (Мабеко), Neander, NSU, Zuendapp. 15 других он отнёс к “прочим”, поскольку выпуск мотоциклов на них был ограниченным. В этой группе выделялся Берлинский завод “Stock” оригинальностью конструкций лёгких мотоциклов [23].

Наиболее сильное впечатление на Петра Владимировича произвели три фирмы: DKW, Zuendapp и Neander. Первая – благодаря массовости и разнообразию выпускаемой продукции, причём, как основной – мотоциклы, так и дополнительной – лодочные моторы, моторы-генераторы, вырабатывавшие электроэнергию, и т.п. [24]. Вторая – за совершенство технических решений [25]. А третья – за интересные конструкторские решения и непосредственное участие её руководителя Эрнста Неандера в творческом процессе – конструировании и испытаниях, что очень импонировало самому П.В. Можарову [26].

Почти два месяца пролетели, как один день. Хотелось ещё и ещё посещать мотозаводы. Однако срок возвращения неумолимо приближался. П.В. Можаров и Г.И. Адамович упаковали собранные материалы: записанные, зарисованные, вычерченные и сфотографированные. Кроме того, они приобрели несколько мотоциклов, немало узлов и агрегатов (двигателей, коробок перемены передач, колёс, шин и пр.). Всё было упаковано и отправлено багажом по железной дороге. Во время поездки в Хемниц, Пётр Владимирович посетил полюбившийся ему Лейпциг, где вместе с Г.И. Адамовичем сфотографировался у памятника “Битвы народов” – победы союзных армий над Наполеоном в 1813 г.

Командированные ижевчане ехали домой через Москву. 15 декабря они сдали иностранные паспорта и получили внутренние [27]. 30 декабря 1927 г. состоялось заседание Совета Ижстальзаводов – Оружейного и Сталелитейного. Присутствовали директор, 15 его замов и помов, но лишь один инженер – П.В. Можаров. Он сделал доклад о результатах поездки в Германию, ответил на множество вопросов, получил задание подготовить подробный отчёт о заграничной командировке к 1 февраля 1928 г. Было решено создать комиссию, включив в неё Петра Владимировича, и поручить ей разработку предложений по организации мотоциклостроения на Ижстальзаводах [28].

2 января 1928 г. комиссия собралась на своё первое заседание. И что же? П.В. Можарову поручили составить подробный отчёт о командировке, разработать эскизный проект мотозавода с го-

довой программой 3500–6000 мотоциклов и представить соображения об организации выпуска мотоциклов в мастерских Оружейного и Сталелитейного заводов. Видимо, осознавая сколь велик объём порученной работы, дату её исполнения перенесли на 25 февраля [29].

Впечатления от заграничных командировок

Свой отчёт об этом мероприятии Пётр Владимирович озаглавил “Общая картина мотоцикlostроения в Германии” [30]. Прежде всего, П.В. Можаров обратил внимание на распределение выпускавшихся мотоциклов по типу и рабочему объёму двигателя. Дело в том, что поверженная в Первой мировой войне Германия жаждала реванша. В чём же он тогда выражался? Генералитет мечтал о возрождении военной мощи и предпринимал для этого соответствующие шаги. Капиталисты, в особенности понёсшие убытки в связи с разоружением, жаждали конверсии своих предприятий с максимальной рентабельностью.

Довольно высокую прибыль им давали заводы, выпускавшие транспортные средства индивидуального пользования: велосипеды, мотоциклы, автомобили. Велосипеды покупали массово, мотоциклы приобретал по большей части так называемый средний класс – наиболее активная и подвижная часть общества, автомобили же – самые зажиточные. В целом люди всеми силами стремились походить на богачей, что побуждало их к вещественной демонстрации своего достатка. Это подталкивало к приобретению соответствующего транспортного средства, формируя широкий спрос на мотоциклы самых разных ценовых градаций – от очень дешёвых (по стоимости незначительно превышавшей цену дорогого велосипеда), до роскошных – по затратам на покупку приближавшимся к автомобилям. Можно без преувеличения сказать, что в Германии 1920 гг. мотоцикл стал очень популярным транспортным средством.

Естественно, спрос способствовал соответствующей переориентации промышленности и, как следствие этого, породил предложения продукции, удовлетворявшей всем категориям покупателей. Перефразируя сказанное, промышленности предстояло моторизовать нацию. Для этого, прежде всего, требовалось поставлять на рынок, развивавшийся не столь быстро, как этого хотелось, доступные по стоимости и несложные по устройству мотоциклы. Эту задачу представлялось возможным решить посредством использования малолитражного двухтактного двигателя. Так, примерно 60% мотозаводов Германии уже в 1926 г. вы-

пускали лёгкие мотоциклы, оснащая их одноцилиндровыми двухтактными моторами рабочим объёмом 250–300 см³. Для людей с несколько большим достатком и уже имевшим опыт вождения делали средние мотоциклы, хотя и с двухтактным, не только одно-, но и двухцилиндровым движком рабочим объёмом 350–500 см³. Таковую продукцию тогда поставляли около 20% мотозаводов. А достаточно зажиточным покупателям, которым, однако, приобрести автомобиль было не по карману, предлагали тяжёлые мотоциклы с четырёхтактным двигателем. Такие машины строили почти 15% мотозаводов [31].

Государство было заинтересовано в скорейшей и как можно более широкой моторизации страны. С этой целью оно предоставляло фирмам средства для кредитования продаж мотоциклов, а те, реализуя свою продукцию, продавали мототехнику в кредит на 5, 12, 15, 18 и даже 24 месяца. Так, лёгкий мотоцикл “Stock”, считавшийся “народным” и стоивший всего 325 марок, отпускался в рассрочку, с уплатой всего 5 марок в неделю [32].

Военные старались объединить мотоциклистов в особые общества, членство в которых гарантировало покупку любой мототехники со скидкой 2%. В 1927 г. таких коллективов было более 400 тыс. В них обучали езде на мотоцикле, обслуживанию и ремонту его своими руками, движению в воинском строю: колонной, эскортом и т.п. В мотоциклетные общества принимали независимо от социального положения рабочих, крестьян, инженеров, лавочников, воспитывая у них чувство взаимовыручки. Мотоциклами насыщали различные государственные службы (почту, полицию, жандармерию, армию), среду мелких предпринимателей (такси, частную медицину, обслуживающую прослойку), организовывали спортивные общества и многочисленные соревнования [33]. Словом, Германия постепенно становилась мотоциклетной Меккой.

В этом общественном техницизме просматривалось нечто особенное, чисто немецкое. Что же именно?

Конверсия “оборонки” в Германии и постоянный выпуск специалистов из университетов и институтов выплеснули на рынок труда массу инженеров различных специальностей. Это позволило щедро укомплектовывать инженерными кадрами сотни заводов, втянутых в производство мотоциклов. Возникавшая соревновательность идей побуждала производителей, чуть ли ни ежегодно создавать машины, непременно отличавшиеся от аналогичной продукции конкурентов, а с другой стороны, со свойственной именно немцам, тщательностью оптимизировать (доводить до ума) любое, принятое к исполнению техническое решение. Столкнувшись с немыслимым для советского инженера изо-

билием типажа мотоциклов, Пётр Владимирович отмечал завершенность конструкторской, технологической и производственной проработки, практически, каждой модели выставленного на продажу мотоцикла.

Анализируя конструкции немецких мотоциклов, П.В. Можаров отметил несколько важных особенностей.

1. К 1927 г. в Германии проявилась некая условная граница применения двух- и четырёхтактных моторов. Если рабочий объём цилиндра не превышал 350 см^3 , чаще использовался первый, а если более 500 см^3 , то – второй. Эта тенденция сохранялась несколько десятилетий. Оптимальный же объём одноцилиндрового двухтактного мотора считался $250\text{--}300 \text{ см}^3$ [34].

2. В двигателях мотоциклов, эксплуатируемых на плохих дорогах и движущихся значительное время на пониженных передачах, целесообразнее было использовать принудительное охлаждение: воздушное либо жидкостное. В первом случае – вентиляторное, например, снабжая маховик лопастями, как это сделала фирма DKW [35].

3. Мотоцикл одиночка должен быть прочным и лёгким, чтобы водитель, при необходимости, мог самостоятельно его катить. Излишний вес и мощность делали его неэкономичным и более дорогим в эксплуатации [36].

4. Применение шин низкого давления позволяло смягчать ход мотоцикла, улучшая его проходимость при езде по грязи и песку, а значит продлевать срок службы, как их самих, так и машин в целом [37].

5. Рамы мотоциклов по аналогии с велосипедами чаще всего делали из цельно-тянутых труб, что оказалось трудоёмко и дорого. Их стоимость достигала 40% от затрат на всю машину. Фирма Neander применила рамы, сваренные из вырубленных на прессах элементах и использовала всего 5 прессов. Если бы завод изготавливал такие же рамы из труб, то понадобилось бы 110 различных машин, а затраты возросли бы в 2,5 раза [38].

6. Широкое применение алюминиевых сплавов для изготовления поршней, цилиндров, картеров и крышек к ним позволяло значительно улучшать двигатели. Так, вес поршня и шатуна уменьшался почти на 40%, число оборотов движка повышалось на 30–35%, а мощность возрастала на 10–12%. Улучшилось и охлаждение мотора. Возрастали срок службы двигателя, максимальная скорость мотоцикла и разгон с места [39].

К новым полезным новинкам П.В. Можаров отнёс центробежные воздушные фильтры на входе карбюратора, фрикционные гасители колебаний переднего колеса, указатели поворотов, рычаги, состыкованные с тросами без пайки и многое другое [40].

Изучение организации производства на заводах потребовало вдумчивых размышлений и оставило противоречивые впечатления. Так, большинство предприятий размещалось в старых строениях, а мотозавод фирмы BMW вообще не имел отдельного здания для производства мотоциклов. Поэтому все детали изготавливали в цехах по производству авиационных моторов, а сборку агрегатов и самих мотоциклов выполняли на небольшом участке в огромном цехе [41].

Наилучшую организацию серийного производства показали заводы DKW, D-Rad, Zuendapp, но первый – лидировал среди них. По утверждению П.В. Можарова, три четверти германского импорта мотоциклов в СССР приходился на долю фирмы DKW. При штате 2000 человек фирма выпускала 36 тыс. мотоциклов нескольких марок. Имевшиеся у неё средства производства позволяли ей эту цифру утроить. Кроме того, фирма DKW изготавливала разнообразный мотоциклипотреб: лодочные моторы, мотор-генераторы, мотопомпы и пр., используя двухтактные одноцилиндровые мотоциклетные движки. Восхищал лозунг фирмы: “Минимальный вес, наибольшая надёжность и наименьшая стоимость”. На выпуск одного мотоцикла требовалось всего 17 человеко-дней – показатель для того времени впечатляющий [42].

Интересно был организован контроль качества изготавливаемых деталей на фирме Zuendapp. Несмотря на то, что все металлы и комплектующие изделия долгие годы поставляли одни и те же хорошо себя зарекомендовавшие производители, на заводе осуществлялся строгий входной контроль качества металла. С этой целью организовали микрографическую лабораторию, дававшую заключение о пригодности каждого поступавшего на склад сорта материала, для принятия решения о его дальнейшем использовании [43].

Пожалуй, наиболее сильное впечатление на П.В. Можарова произвёл завод фирмы Neander, но особенно его владелец Эрнст Неандер. И неудивительно. Глава предприятия лично проектировал мотоциклы, участвовал в их изготовлении, сам испытывал каждую сделанную на его предприятии машину, проезжая на ней не менее 200 км. Даже в свои 65 лет слыл первоклассным мотогонщиком Германии. Он внёс в мотоцикlostроение несколько важных новинок. Так, именно он первым использовал штампованную раму, прогрессивный амортизатор переднего колеса (пружину переменного диаметра навивки), головку рамы в виде одной штампованной детали, между охватывающих элементов рамы поместил бензобак, а в нём – дополнительную ёмкость на 30 км пробега, расположил широкое мягкое сидение в “точке комфорта” – над центром масс, на его мотоциклах ручной и нож-

ной рычаги одновременно разжимали тормозные колодки обоих колес и др.

На мотоциклы фирмы Neander сразу же обратили внимание военные. Их приобретали для армий Германии, Чехословакии и некоторых других. Новации этой фирмы использовали другие заводы, например D-Rad [44].

В целом Пётр Владимирович оценил командировку в Германию как весьма плодотворную. Приобретённые знания им были глубоко проанализированы. Первостепенным он считал воспроизведение, доработку и внедрение в создаваемое с его личным участием отечественное мотоцикlostроение прогрессивных технических идей, с которыми удалось познакомиться на немецких мотозаводах, особенно на фирме Neander.

Последние приготовления

К назначенному сроку были подготовлены все документы, в том числе “Краткие соображения по вопросу организации на Ижстальзаводах мотоциклетного производства” [45]. Пётр Владимирович предлагал первый в СССР мотозавод строить в Ижевске. Обосновывая это положение, он привёл множество доводов: наличие в городе завода, поставляющего металл; избыток кадровых рабочих, обученных точному оружейному производству, и “полукрестьянский” их образ жизни – каждая семья вела собственное подсобное хозяйство; связанная с этим дешевизна проживания минимума, следовательно, и возможность установления невысокой зарплаты; избыток продуктов сельского хозяйства; глубокие технические традиции на предприятиях города; наличие лабораторий (механических, химических, микрографических) и специальных производств (инструментального, строительного, тепло-энерго-водоснабжения и пр.); наличие транспортных коммуникаций (железнодорожная магистраль “Москва – Свердловск” и речной путь Волго-Камского бассейна). А поскольку мотоциклы в первую очередь предполагалось поставлять в Красную Армию, то их выпуск, считал П.В. Можаров, целесообразно сосредоточить рядом с оружейным производством, причём, в таком городе, который достаточно удалён от государственной границы. Всё это свидетельствовало о благоприятных сторонах освоения мотоциклетного производства именно в Ижевске [46].

Однако развернуть серийное производство на Оружейном заводе казалось нереальным. Так, подавляющее количество станков не годилось для изготовления деталей мотоциклов. К тому же высвободившиеся площади были явно недостаточны.

Для ежегодного выпуска 6000 мотоциклов её требовалось, как минимум, в 7 раз больше. Так что строительство специального мотоциклетного завода в Ижевске представлялось неизбежным. В ожидании осуществления этого замысла, казалось вполне логичным на освободившихся площадях развернуть изготовление экспериментальных мотоциклов, которые, при благоприятном стечении обстоятельств, могли бы стать прототипами серийных моделей [47].

В начале 1928 г. членам комиссии и Петру Владимировичу представлялось более целесообразным проектирование мотозавода провести за границей при участии нескольких фирм (BMW, DKW, D-Rad, NSU и пр.). Во исполнение такой задумки предлагалось заключить с ними договор на проектирование завода, трёх моделей мотоциклов (лёгкого, среднего, тяжёлого), соответствующего технологического оборудования, а также пригласить к последующему сотрудничеству германских специалистов. Не исключалась возможность аналогичного сотрудничества лишь с одной фирмой. Так, фирма Neander предлагала неплохой вариант: спроектировать и изготовить опытные образцы вышеуказанных мотоциклов всего за 6 месяцев, с оплатой не более 180 тыс. руб. и спроектировать завод с годовой программой 2800 мотоциклов к началу 1930–1931 финансового года. Кроме того, комиссия предлагала построить жильё для 120 семей специалистов мотозавода к январю 1930 г., на что требовалось 480 тыс. руб. [48].

Планировалось, что Ижевский мотозавод выйдет на годовую программу 6000 машин к исходу 1932 г. и на это потребуется не более 6,6 млн. руб. Предполагалось, что минимальная годовая стоимость продукции не будет превышать 5 млн руб., а номенклатура распределится следующим образом: 4000 мотоциклов 350 см³, 1000–500 см³, 1000–1200 см³ [49].

Работа Петра Владимировича над отчётом и предложениями по созданию мотозавода в Ижевске завершилась 28 марта 1928 г. Именно в этот день её рассмотрели на двух заседаниях. Сначала – на Совете заводууправления, где одобрили. Техничко-экономические обоснования, выбор места для строительства и смету сочли правильными. Постановили:

“перенесение опыта лучших германских заводов и необходимость обучения руководящего персонала признать не только правильными, но и необходимыми”.

Рекомендовали командировать в Москву для доклада в тресте РУЖ председателя комиссии Ф.Ф. Соколова и инженера П.В. Можарова. Затем эти материалы обсуждали на Совете Ижстальзаводов и также одобрили. К постановлению заводууправ-

ленцев добавили пункт о сносе жилых построек и ускоренном развёртывании строительства мотозавода [50].

Спустя три дня произошло важное событие: 1 апреля 1928 г. Петра Владимировича включили в штат незадолго до этого созданного нового отдела – мотосекции. Он, правда, потерял в зарплате, ведь его перевели с руководящей должности, оплачиваемой по 16 разряду, на рядовую – конструктор с 13 разрядом [8], что не огорчило его. И с этого дня все свои творческие силы П.В. Можаров отдавал созданию советских мотоциклов.

Глава IV

Первые ижевские мотоциклы

Чтобы добиться успеха на новом поприще, необходимо с самого начала не щадить затрачиваемых усилий, времени и здоровья, осваивать смежные профессии, с головой уходить в решение поставленной задачи. Словом, требуется совершать сверхусилия. Нужно создавать что-то новое, в то же время, непременно завершить первую конструкцию. Желательно получить признание коллег и общественности. Во всем этом преуспел П.В. Можаров уже на старте своей мотоциклетной карьеры.

Спокойное начало

В апреле 1928 г. Пётр Владимирович впервые в жизни приступил к проектированию мотоцикла. Ему предстояло выполнить эту работу в соответствии с уже известными требованиями, сформулированными военными специалистами [16].

Приступая к этой работе, Пётр Владимирович ставил перед собой как минимум три задачи: спроектировать мотоцикл за короткое время, опробовать в нём наиболее важные с его точки зрения технические решения, испытать при эксплуатации некоторые узлы и агрегаты, привезённые им из Германии. Контрольным сроком он выбрал начало лета. Важнейшими в тот момент техническими решениями для него были штампованная сварная рама, использование её нижних элементов в качестве глушителей, параллелограмная передняя вилка, герметически закрытая цепная передача на заднее колесо, боковая откидная подножка, подрессоренное седло так называемого “кавалерийского” типа.

В качестве прототипов Пётр Владимирович выбрал имевшиеся в его распоряжении мотоциклы Neander-500 и Neander-1000. Эти машины отличались моторами и некоторыми, связанными с ними деталями, были собраны на одной и той же раме, которая особенно нравилась П.В. Можарову, и именно поэтому он привёз их из Германии. Лёгкая, ажурная, прочная – она могла нести моторы большой кубатуры. Однако восхищение Петра Владимировича не было слепым. Он сразу же подметил главный её недостаток – сложность в изготовлении: 16 сложных деталей – скобообразных полос и замысловатых выштамповок, которые соединялись семидесятью заклёпками в труднодоступных местах, после

чего в передок рамы вваривалась рулевая колонка. Такая несущая конструкция годилась для эксклюзивного и малосерийного производства, каковым оно и было на фирме Neander – не более 1000 машин в год – на одной и той же раме [51].

В СССР предполагалось освоить серийный выпуск мотоциклов в первую очередь только на одном заводе. Поэтому Пётр Владимирович хотел заложить “твёрдую основу” – ввести в конструкторский оборот прочную, простую в изготовлении и дешёвую мотоциклетную раму. Он надеялся, что она станет стандартной для различных моделей мотоциклов. Результатом его изысканий стала рама первого спроектированного им мотоцикла. Она состояла из двух симметричных пространственно изогнутых штампованных половин, выполненных из листовой стали, толщиной 3 мм с отогнутыми внутрь бортами [52]. В передок вваривалась рулевая колонка. Несущие половины сваривались со сферической выштамповкой.

Чтобы сократить объём разработок, П.В. Можаров применил силовой агрегат от мотоцикла фирмы Wanderer. В нём V-образный 4-тактный двухцилиндровый двигатель с рабочим объёмом 750 см³ был собран в едином блоке с коробкой передач, карбюратор расположен между цилиндрами мотора, масляный бачок закреплён внутри рамы под сидением, а бензобак – над рамой, частично утопленным в неё. Цепь привода заднего колеса располагалась справа, в герметичном картере и натягивалась с помощью установленного в нём же демультипликатора. Выхлопные газы из цилиндров поступали в коллектор, а по нему – в глушитель, размещённый под сидением.

П.В. Можаров применил параллелограмную переднюю вилку с прогрессивной пружиной – диаметр навивки возрастал к середине. Такая подвеска управляемого колеса очень мягко гасила его колебания и применялась в 1920 гг. лишь на некоторых скоростных мотоциклах [53].

По сложившейся традиции в тогдашнем мотоцикlostроении Пётр Владимирович снабдил машину двумя продольными подставками, закреплёнными под крыльями на осях колёс. Взгромоздить на них 150-килограммовую машину было не так-то просто. Чтобы сберечь силы водителя, П.В. Можаров применил откидную боковую подножку, изобретённую им во время командировки в Германию. Он разместил её справа.

Седло мотоциклиста крепилось к баку и верхним балкам рамы. Снизу в него встроили мягкую листовую рессору, а сверху покрыли натуральной кожей. По терминологии 1920 гг. его называли “кавалерийским”, а по современной – “анатомическим”. Предполагалось, что на нём будет удобно сидеть и комфортно ехать, что и оправдалось в дальнейшем.

Названные технические решения впервые использовались в нашей стране. В целом же, проект первого мотоцикла П.В. Можарова получился вполне удачным. Это чувствовал и сам Пётр Владимирович. Чтобы не растерять достигнутое, он тщательно выверял чертежи, передавая их изготовителям в начале лета 1928 г. А тем временем назревало событие, благоприятно повлиявшее на его дальнейшую мотоциклетную деятельность.

Интересное предложение

В первых трёх номерах за 1928 г. журнал “За рулём” опубликовал аналитическую статью инженера А. Скерджева “Мотоциклетная промышленность” [55–57]. В ней автор рассмотрел основные аспекты мотоцикlostроения в Европе и США. Он, как и П.В. Можаров, показал нецелесообразность выпуска по лицензии в нашей стране любого, даже самого совершенного зарубежного мотоцикла и утверждал, что полезнее провести испытательный мотопробег иномарок с целью выявления их подлинных свойств в условиях эксплуатации на нашей территории и последующего заимствования лучших технических решений при создании отечественных моделей мотоциклов. В прессе развернулась пропаганда за мотопробег. Пётр Владимирович в ней не участвовал, поскольку был поглощён проектированием первого ижевского мотоцикла.

14 июня 1928 г. в Москве состоялось расширенное заседание Мотоциклетной подсекции Общества АВТОДОР. На нём помимо постоянных членов присутствовали представители ЦК ВКП(б) – К.Е. Ворошилов, командования Красной Армии – И.А. Халепский, треста РУЖ, НАМИ, Резинотреста, Нефтесиндиката, мотосекции “Красный Кремль”, известные специалисты по мотоциклам – А.М. Иерусалимский и др. По итогам дискуссии решили провести Всесоюзный испытательный мотопробег по маршруту “Москва – Тифлис – Москва” продолжительностью 25 дней. Предполагалось, что в пробеге наши водители будут участвовать на тех иностранных мотоциклах, которые поступали в СССР по импорту. П.В. Можаров должен был стартовать на мотоцикле Neander-500. Протокол этого заседания прислали на ИОЗ 13 июля 1928 г. [58]. О нём стало известно Петру Владимировичу. Его это известие обрадовало.

П.В. Можаров всегда старался по возможности более качественно и в сжатые сроки выполнять работу, за которую нёс ответственность. Из-за этого он не брал отпусков. Но, как и любой человек, он уставал и нуждался в отдыхе. Пётр Владимирович по выходным выезжал на природу. В Ижевске он оказался в центре

внимания сотрудников завода, увлекавшихся ездой на велосипедах. Вместе с ними, но на мотоцикле, П.В. Можаров участвовал в путешествиях по окрестностям города, наслаждаясь красотой природы и свежим воздухом. Приглашение в пробег открывало хорошую возможность надолго уехать из Ижевска, от заводских корпусов и постоянно дымящих труб. Путешествие манило переменой мест, движением, интересными знакомствами, приобретением новых знаний о мотоциклах.

Всесоюзный испытательный мотопробег

Старт состоялся 1 августа 1928 г. на площади у входа в Центральный парк культуры и отдыха в Москве, где прошёл торжественный митинг, организованный Центральным Советом (ЦС) АВТОДОР, с пожеланиями успешно преодолеть нелёгкий маршрут. Петра Владимировича провожали жена и шестилетний сын Борис. Он сфотографировал их на память.

В мотопробеге участвовало 15 иностранных мотоциклов и несколько автомобилей сопровождения, в том числе первая советская легковая малолитражка НАМИ-1 [58].

В то время между городами ещё не было асфальтированных магистралей. В лучшем случае дороги были с булыжным покрытием, а то и просто выровненные катком. Тогда их называли “шоссированными дорогами” или попросту “шоссе”. Часто не было даже этого, и о дороге напоминала лишь колея от телег, да полоса, вытопанная копытами лошадей.

Пётр Владимирович выделялся среди участников мотопробега опрятностью одежды, ухоженностью своего мотоцикла, быстротой преодоления трудных участков. Он оказывал помощь другим водителям при поломках их машин. Именно поэтому на него часто обращал внимание спецкор журнала “За рулём” Лев Тандит, сопровождавший колонну. Позже он написал книгу “Бег стальных коней”, в которой немало тёплых слов о П.В. Можарове:

«...Водитель “Неандера” – инженер-конструктор П. Можаров – один из лучших знатоков моторного дела. У него двадцатилетний производственный стаж. Старый, опытный инженер-моторист Можаров – краснознаменец и герой труда. Верхом на мотоцикле он проехал свыше 60-ти тысяч километров, участвовал в 14 мотопробегах у нас и за границей.

Я забросал Можарова кучей вопросов. Он говорил коротко, деловито: «Достоинства “Неандера” – оригинальная рама. Она стандартная, а это обеспечивает массовый выпуск и дешёвизну»...

За Харьковом, столицей Украины (до 1934 г. – авт.), грунтовую широкую просёлочную дорогу именовали “великий шлях”... До районного центра Изюм мчались в пыли и за 2 часа 10 минут проехали 115 км. ...Встречали мотоколонну всем городом. Водителей и их “стальных коней” забрасывали цветами...

А когда из речи командора узнали, что в пробеге участвуют конструкторы первого советского автомобиля НАМИ-1 Шарпов и мотоцикла Можаров, раздались возгласы:

- Качать Шаропова!
- Качать Можарова!
- Ура АВТОДОРУ!

И обоих конструкторов хватают десятки рук и весело “качают” под звонкие аплодисменты.

...На стоянках Можаров до глубокой ночи с необыкновенной любовью погружён в кропотливую будничную работу наравне со всем коллективом, чтобы страна скорее увидела живое воплощение своего социального заказа: “Даёшь советский мотоцикл!...” [59].

Бывалые водители предупреждали, что на Кавказе по пути к Вознесенскому перевалу будет небольшой участок “убийственно” грязной дороги. “Небольшой участок” оказался протяжённостью 12 км. Мотоциклисты спешили и километр-другой толкали мотоцикл одного из участников пробега. Затем спускались и помогали другому. Эту несусветную грязь на крутом подъёме преодолел самостоятельно и притом раньше всех лишь один участник пробега – П.В. Можаров на своём “Неандере” [60].

В пути Пётр Владимирович познакомился не только со всеми участниками пробега, но и с мотоциклами, на которых они ехали. Он на практике оценил ходовые свойства этих машин в различных условиях движения, получил представление об их прочности и надёжности, видел, как они двигались по тряскому булыжнику и накатанному грунту, в пыли, на жаре и под дождём. В пробеге его мысли неотступно возвращались к будущим ижевским мотоциклам. Он высказывал их коллегам, встречая то согласие, то возражения. Именно на труднейших участках, при оказании помощи товарищам, Пётр Владимирович осознал: нельзя замыкаться на одной технической концепции, ведь универсальную машину всё равно не создашь. Стало ясно, что такая громадина, как СССР нуждался в мотоциклах для различных дорожных и природных условий. Заранее выбрать важнейшие факторы и отдать им предпочтение – вот главная задача конструктора. Самое главное, что усвоил П.В. Можаров во время пробега – в его мотосекции нужен масштабный эксперимент с мотоциклами различных классов.

26 августа участники Всесоюзного испытательного мотопробега прибыли в Москву [61]. Пока техническая комиссия подводила итоги, прошедшие тяжелейший маршрут мотоциклы, демонстрировали на Красной площади. Пётр Владимирович вернулся на завод в начале сентября. Ему, воодушевлённому обширными планами, представлялось, что воплощение замысла освоения мотоцикlostроения в Ижевске во многом зависит от того, будут ли опытные ижевские мотоциклы участвовать в следующем мотопробеге – 1929 г. Осуществить это – стало жизненной целью П.В. Можарова.

Фейерверк оригинальных конструкций

Прежде всего, предстояло создать экспериментальные мотоциклы: тяжёлый, средний и лёгкий – именно эти классы считались наиболее необходимыми для Красной Армии [16]. По ходу работы планы мотоциклетной секции изменялись в сторону увеличения количества создаваемых мотоциклов.

Уже изготавливаемый образец, полагаясь на рекомендации в технической литературе, Пётр Владимирович отнёс к средним машинам. Понимая, что Красная Армия в то время особенно нуждалась в тяжёлых отечественных мотоциклах, П.В. Можаров первым делом приступил к проектированию тяжелого мотоцикла, который следовало сделать мощным, надёжным, прочным, высокопроходимым, с максимальным использованием отечественных материалов и комплектующих изделий.

Петру Владимировичу пришлось совмещать руководство изготовлением спроектированного мотоцикла с разработкой нового. Приходилось обдумывать подготовку к созданию ещё нескольких экспериментальных образцов. И всё же на тяжёлый мотоцикл ушло больше всего времени и сил. Прежде всего, требовалось спроектировать двухцилиндровый 4-тактный двигатель рабочим объёмом 1200 см³, совмещённый с коробкой перемены передач. Опыт участия в испытательном пробеге показал, что цилиндры мотора должны хорошо охлаждаться и находиться как можно выше над землёй. Значит, их следовало разместить поперёк и V-образно. Чтобы упростить трансмиссию и сделать её защищённой от грязи, следовало для передачи крутящего момента на заднее колесо использовать карданный вал. Поскольку разрабатываемая машина представлялась более тяжёлой по сравнению с уже спроектированной, то раму новой модели тоже следовало сделать более прочной. Поэтому её верхние балки были сделаны скобообразного сечения, а вертикальные и нижние –

сваривали из двух выштампованных деталей. Благодаря этому в них образовались пустоты. Из цилиндров по особым патрубкам в это пространство поступали выхлопные газы. В задней части нижних балок сделали особые короба. В них расположили элементы глушителей. На выходных отверстиях нижних коробов закрепили изящные розетки со щелями для выхода продуктов сгорания. Оребрение цилиндров, картера и коробки перемены передач служило для лучшего охлаждения силового агрегата. Привод сцепления осуществлялся тросом от левой ручки на руле и тягой от левой педали.

Главная передача, представлявшая собой редуктор с коническими шестернями, помещалась в прочном картере. Расположенная между задними частями половин рамы, она крепилась к ним болтами. Коробка перемены передач опиралась на нижние балки, а её картер был привинчен к вертикальным элементам рамы. В результате, рама, мотор и главная передача, стягивались болтами, и образовали прочную пространственную конструкцию. Бензобак и седло расположили также как на первом мотоцикле. Над бензобаком установили специальный лимб, соединённый осью и шарниром с валом переключения передач. Пассажира разместили в коляске, на крышке багажника которой закрепили запасное колесо. Все колёса мотоцикла были легкосъёмными и взаимозаменяемыми. Пассажира в боковом прицепе защищал от встречного ветра брезентовый полог с округлым прозрачным щитком. Предполагалась езда и без коляски. Поэтому, чтобы уберечь кисти рук мотоциклиста от травм при падениях, концы руля, вместе с расположенными на них рычагами управления, закрыли конусообразными щитками.

Особенно интересно была сконструирована подвеска переднего колеса. Перья вилки крепились к рулевому валу. При этом их продольные колебания демпфировали две установленные вертикально многолистовые, короткие рессоры. На нижних концах перьев располагались рычаги первого рода. К одним их концам крепилась ось колеса, а к другим – вертикальная скоба, упирившаяся в две расположенные горизонтально рессоры. Переднее крыло крепилось к нижней части рулевого мостика и во время движения не колебалось. Предполагалось, что первая демпфирующая система будет воспринимать в основном продольные воздействия на колесо, а вторая – вертикальные. П.В. Можарову хотелось испытать столь сложную систему демпфирования для получения новых знаний о подрессоривании переднего колеса мотоцикла во время движения.

Завершённый проект первого Ижевского тяжёлого мотоцикла в октябре 1928 г. отослали в трест РУЖ. В то время как

его изучали в столице, Пётр Владимирович взялся за разработку чертежей модификации этой машины. Он хотел сделать её более приспособленной к езде по бездорожью и притом с большим числом пассажиров. Что же изменил П.В. Можаров в базовой модели?

Он убрал одну систему гашения колебаний управляемого колеса и разместил на обновлённом мотоцикле четырёх ездовых: водителя, пассажира сзади него и ещё двух – в коляске. Чтобы потяжелевшая машина могла уверенно ехать по плохим дорогам, потребовалось улучшить её тяговые свойства. Для этого Пётр Владимирович, во-первых, улучшил работу мотора при больших нагрузках за счет использования принудительного, воздушного охлаждения мотора и, во-вторых, сделал привод на колесо коляски. Защитой от ветра сидевших в ней пассажиров, защищали высокое прозрачное ограждение и съёмный брезентовый тент. Второе место в коляске легко размещалось в багажнике и, без пассажира на нём, закрывалось откидной крышкой. Для увеличения прочности рамы выштамповки на стыке её верхних и вертикальных балок сделали более глубокими и наружными. С руля сняли щитки. Над осью заднего колеса расположили кофры. В результате получилась новая машина, во многом унифицированная с предыдущей.

К концу 1928 г. были готовы чертежи трёх мотоциклов, к тому же продолжалось изготовление первого. К старту очередного Всесоюзного мотопробега предстояло сделать всю троицу. Чтобы наверняка воплотить эти замыслы, 1 января 1929 г. П.В. Можарова назначили руководителем мотоциклетной секцией [8]. Что же она собой представляла в тот момент?

В штате числилось 9 инженеров (В.И. Владимиров, А.А. Гроссман, А.М. Лутс, С.Н. Семашко и др.) и 20 рабочих (И.Е. Шадрин, П. Щукин, Д. Зибзеев и др.). Мотосекция располагалась в кирпичном нештукатуренном изнутри строении. Под потолком проходила раздаточная трансмиссия. Внизу теснились два станка – токарный и строгальный, а также пара верстаков с шестью тисками. В ящиках и на стеллажах лежали заготовки, на вбитых в стены гвоздях висели инструменты, а к стенам были прислонены детали, и различные приспособления. За невысокой перегородкой располагались чертёжные столы с наклонными досками. В углу громоздился испытательный стенд. Лично для Петра Владимировича установили чертёжную доску и письменный стол, на котором красовалась любимая им настольная лампа с зелёным абажуром [62]. Все работали на виду: ни кабинета, ни закутков. Здесь обсуждали мотоциклетные проблемы, слышали скрежет обрабатываемого металла и рокот движка испытываемого

мотоцикла, советовались. Не было никаких секретов, люди как бы слились в единый организм и работали по 12–14 часов в сутки без принуждения и приказов. Все сотрудники мотосекции равнялись на Петра Владимировича. Он же постоянно засиживался позже остальных, случалось, и на ночь не уходил домой.

Тех, кому посчастливилось попасть в мотосекцию, к чертёжной доске сразу не допускали. Новичкам требовалось изучить мотоцикл в совершенстве и освоить уверенную езду на нём. Рабочие были исключительно высокой квалификации, а инженеры постигали науку проектирования мотоциклов под руководством П.В. Можарова. Говорили, что они до последней шайбы знали не только изготавливаемые в Ижевске мотоциклы, но и иностранные, имевшиеся в мотосекции, приобретённые в Германии, Англии и США [63]. С такими увлечёнными своим делом специалистами Пётр Владимирович мог браться за решение самых сложных задач.

В период разработки чертежей первых трёх мотоциклов П.В. Можаров уже вынашивал замыслы создания ещё нескольких машин. Именно тогда он решил пронумеровать их. Тяжёлые мотоциклы считались главным делом. Поэтому базовую модель тяжёлого мотоцикла обозначили ИЖ-1, его модификацию с вентиляторным охлаждением мотора – ИЖ-2, среднюю же, спроектированную первой – ИЖ-3. Порядок в конструкторской документации свидетельствовал об успешной работе мотоциклетной секции.

Однако её чуть не затормозило письмо из треста РУЖ. Вот что произошло. В конце декабря 1928 г. на завод прислали заключение Технического комитета Военно-технического РККА об эскизном проекте ИЖ-1. В нём высказывались критические замечания к его конструкции. Пётр Владимирович обдумал каждое из них и подготовил аргументы в защиту первого тяжёлого ижевского мотоцикла. Руководство предприятия согласилось с мнением своего специалиста и уже 7 января 1929 г. сформулировало свой ответ [64]. Спустя 4 дня это довольно-таки резкое послание отправили в столицу, сообщив при этом, что завод не может командировать П.В. Можарова для разъяснения изложенной письменно позиции завода [65]. Ведь он в то время руководил изготовлением сразу трёх мотоциклов, и его отсутствие могло приостановить этот сложный процесс.

Пётр Владимирович отстаивал принципы, положенные в основу проекта конструкции ИЖ-1. А именно: выгоды применения двигателей с верхними клапанами, нецелесообразность копирования иностранной модели, необходимость изучения опыта передовых стран в вопросе создания новых двигателей для отечественных мотоциклов, полезность применения карданного вала для

передачи крутящего момента на заднее колесо, выигрыш от расположения глушителей в раме мотоцикла, эффективность защиты рук водителя с помощью щитков на руле и многое другое. В заключение было прямолинейно заявлено, что завод "... рекомендует Тресту принять меры к тому, чтобы все разговоры о конструкции мотоциклов, не перейдя в форму бесконечной дискуссии, на этом прекратились... Москва, в отношении мотоцикlostроения, вряд ли более компетентна, чем ИОЗ и время слова должно уступить место времени живого дела. Задача Треста в связи с этим – избавить ИОЗ от лишних формальностей и предоставить ему условия спокойного продолжения работ" [64]. При этом заводчане разъясняли, что изготовление тяжёлых мотоциклов уже началось. С доводами дирекции завода чиновникам треста РУЖ пришлось согласиться.

Время текло стремительно, а работы было непочтатый край. Кроме спроектированных требовалось создать и лёгкий мотоцикл (на стадии замысла его обозначили ИЖ-4), и еще несколько комбинированных моделей. Пётр Владимирович задумал воплотить в "четвёрке" идею "народного мотоцикла". Для него он выделил привезённый из Германии мотор фирмы "Stock" рабочим объёмом 200 см³. П.В. Можаров в этой машине использовал карданную передачу и лёгкую, но прочную штампованную сварную раму. Что же она собой представляла? Верхняя балка коробчатого сечения раздвигалась за бензобаком и уже две балки, охватывавшая заднее колесо, шли к верхней части картера главной передачи. От рулевой колонки вниз расходились две аналогичные балки. Ниже мотора они изгибались, продолжались к нижней части корпуса колёсного редуктора и использовались в качестве выхлопных труб, поэтому их соединили с выпускным каналом движка, и они оканчивались коробами, с встроенными в них глушителями, на выходах которых закрепили "рыбьи хвосты". Сквозь щели в них выходили отработанные газы. Бензобак, состоявший из двух симметричных половин, навешивался на верхнюю балку рамы.

Вскоре стало ясно, что для успешного завершения изготовления серии экспериментальных ижевских мотоциклов требуется ещё одна поездка в Германию с целью приобретения узлов от новейших мотоциклов, готовящихся, либо уже принятых к серийному производству, а также недостающих комплектующих изделий для изготавливаемых машин. В тресте РУЖ с этим согласились. Соответствующие анкеты были заполнены 11 и 19 февраля, и началась рутинная подготовка к заграничному командировке [66].

Тем временем темп работы нарастал. Весной 1929 г. приступили к ходовым испытаниям ИЖ-3. Для ИЖ-1, ИЖ-2 и ИЖ-4 из-

готавливали детали и собирали узлы. Мотосекция работала с высочайшим напряжением сил. А между тем 6 апреля 1929 г. документы Петра Владимировича утвердили в отделе виз и 15 апреля он их получил. Требовалось посетить фирмы: R.Bosch, Pallas AG, BMW, Neander, NSU [65]. Командировка длилась с 26 апреля по 4 июня. Удалось закупить более трёхсот наименований комплектующих изделий и различные узлы от мотоциклов, только что принятых к серийному производству, а также провести переговоры с руководством фирм о технической помощи при освоении серийного выпуска наших мотоциклов.

АВТОДОР поощрял создание отечественных экспериментальных мотоциклов, ведь его специалисты публиковали статьи о них, а также об организации Комитета содействия советскому производству мотоциклов [67], выступали с инициативой проведения второго испытательного мотопробега с участием отечественных мотоконструкций, предложили так называемый “восточный маршрут”: Москва – Пермь – Свердловск – Ижевск – Н. Новгород – Москва [68].

Пётр Владимирович, хотя и состоял членом АВТОДОР, в этих дискуссиях участия не принимал. Когда он уезжал в загранкомандировку, работа в мотосекции шла полным ходом. Без него продолжали изготавливать ИЖ-1 и ИЖ-2, испытывали ИЖ-3. Подвижничество коллектива и особенно его руководителя в течение длительного времени проявлялось на виду всего завода и города, о нём знала и столица – АВТОДОР и другие организации, но главное трест РУЖ. И неудивительно, что его руководство, к дню Международной солидарности трудящихся 1 мая, наградило Петра Владимировича иностранным мотоциклом [62]. Весть об этом пришла на завод, когда он был в Германии. Новая машина сразу же стала достоянием мотосекции. С того дня оба Можаровских мотоцикла, как и другие иномарки, принадлежавшие мотосекции, использовались в коллективных путешествиях выходного дня по округе Ижевска – то одни, то в окружении велосипедистов.

Вернувшись из Германии, Пётр Владимирович сразу же погрузился в работу по завершению изготовления мотоциклов ИЖ-1, ИЖ-2 и ИЖ-4. В это время, в срочном порядке ему пришлось подготовить два серьёзных документа: “Краткое соображение по вопросу организации на Ижзаводах мотоциклетного производства” [69] и “Краткий доклад о заграничной командировке с 26/IV по 4/VI 1929 г.” [70]. По логике вещей над этими материалами следовало работать в обратной последовательности.

В первом документе П.В. Можаров сообщал, что бюрократы Советского Торгпредства отказали ему в выдаче денег для закуп-

ки комплектующих изделий и поездок на фирмы. Он разъяснял: финансирование необходимо для выполнения задания ВСНХ, но добиться своего не мог. Чтобы делать хоть что-то полезное, Пётр Владимирович посещал Берлинские промышленные выставки, проходившие в тот период. Когда же исполнился почти месяц уговорам торгпредских бюрократов, он послал телеграмму Наркому внешней торговли. Получив директиву своего руководителя, они выдали минимум средств за 10 дней до окончания командировки. Но и за эту декаду П.В. Можаров сделал немало.

Пётр Владимирович выбрал мотоцикл, который следовало после соответствующей доработки, рекомендовать к поточному производству в СССР. Это была лёгкая машина модели “LUXUS-300” фирмы DKW с 300-кубовым движком. Среди намеченных в ней усовершенствований отметим закрытие цепи пыленепроницаемым кожухом, кстати, уже опробованным на ИЖ-3. П.В. Можаров договорился с руководством фирмы BMW об адаптации её тяжёлого мотоцикла к изготовлению в СССР, список необходимых переделок он представил. Пять из которых фирма обещала внести в конструкторскую документацию безоговорочно и обещала выслать лично ему два мотоцикла для испытаний в пробегах по нашим дорогам [71]. В “Кратком сообщении” [69] Пётр Владимирович уточнил свои мысли о будущем ижевском мотоциклетном предприятии и дополнил выкладки новыми идеями. В работе он аргументировано показал, что на этом предприятии открывалась реальная возможность в 1933 г. довести годовой выпуск мотоциклов до 20 тыс. Там же впервые было представлено изображение внешнего вида будущего Ижевского мотоциклетного завода.

Освободившись от работы над этими документами, П.В. Можаров взялся за проектирование ещё двух экспериментальных моделей. С их помощью он хотел испытать в наших условиях работу некоторых узлов от иностранных мотоциклов. Первый из них он обозначил ИЖ-5 и выделил для него 4-тактный мотор, с одним расположенным вертикально цилиндром рабочим объёмом 400 см³. Движок был сочленён с коробкой перемены передач и имел цепной привод на заднее колесо. Раму, бензобак, седло и руль Пётр Владимирович использовал от мотоцикла Neander, несколько доработав их, а также импортную рычажную переднюю вилку. В этом мотоцикле Пётр Владимирович отказался от колёсных подставок, зато применил боковой упор, на который подал патентную заявку в 1927 г. в Германии. Разработка ещё одной модели – ИЖ-6, продвигалась медленно.

Заинтересованные правительственные органы и, конечно же, АВТОДОР продолжали обсуждать какие именно мотоциклы надо строить в СССР [72]. В результате этих дискуссий постройку мотоциклетного завода включили в контрольные цифры треста Главмашстрой [73]. Об изготовлении мотоциклов на ИОЗ и необходимости их участия в предстоящем, Втором испытательном мотопробега писали и технические журналы [74], и газеты [75, 76]. В тот период помимо Ижевска их пытались строить и в других городах: Москве и Туле. Разумеется, от ИОЗ, а значит от П.В. Можарова, ожидали выдающихся конструкций. Мотоциклетная общественность испытывала жажду большого испытательного мотопробега с участием экспериментальных отечественных машин. В порядке подготовки к такому грандиозному мероприятию провели два важных, хотя и не столь востребованных мероприятия: 13 июня стартовал мотопробег в южном направлении, по маршруту Москва – Киев – Одесса – Севастополь – Харьков – Москва [77], а 21 июня – в восточном – Москва – Н. Новгород – Москва [78, 79]. Однако большого энтузиазма у участников и свидетелей этих путешествий они не вызвали.

АВТОДОР дал максимум возможного времени для завершения работ над экспериментальными мотоциклами и назначил старт мотопробега 25 сентября в Москве. Предполагалось, что Ижевские мотоциклы на сборный пункт приедут своим ходом. Поэтому определили дату отъезда 17 сентября. АВТОДОР доверился слову чести Ижевского завода и, полагаясь на него, выпустил книжку, посвящённую предстоящему мотопробегу [80]. В ней были изложены требования к мотоциклам, допускаемым к участию в этом своеобразном моторалли, объявлялся уточнённый маршрут пробега.

И всё же многое с мотопробегом оставалось неясным. Ижевчане волновались за надёжность своих ещё не сделанных мотоциклов и считали, что прогона новинок до Москвы было бы вполне достаточно. АВТОДОР же предлагал дать старт пробега в столице. А всю прибывшую в неё ижевскую мототехнику дополнить другими отечественными мотоконструкциями. Впрочем, организационную сторону мероприятия ещё предстояло уточнить. На ИОЗ серьёзно отнеслись к предложениям Центра и 26 августа специальным письмом подтвердили своё согласие. Завод заверил АВТОДОР, что отправит в пробег следующую технику: 12 мотоциклов и 2 автомобиля сопровождения. Дирекция была уверена в изготовлении к сроку четырёх экспериментальных машин: ИЖ-1, ИЖ-2, ИЖ-3, ИЖ-4. Однако руководство предприятия сомневалось, успеют ли в мотосекции сделать к установленному сроку ИЖ-5 и ИЖ-6. Поэтому в письме их не упоминали.

Чтобы сравнить ходовые качества ижевских мотоциклов с иномарками, завод подтвердил отправку в пробег имевшихся в его распоряжении восьми заграничных машин: трёх различных Zuendapp-750, Mabeco-750, Neander-500, Zuendapp-250 и др. Для сопровождения мотоколонны завод выделил два автомобиля: легковой – Форд-А и грузовой – АМО-Ф-15 [81].

В силу определённых ожиданий ИОЗ оказался под пристальным вниманием прессы и ряда заинтересованных организаций. Члены мотосекции, осознавая свою ответственность, трудились не покладая рук. Возможно именно из-за этого внимания к заводу, за месяц до старта мотопробега от треста Главного военно-промышленного управления на ИОЗ пришло распоряжение о прекращении работ по мотоциклам [82]. Дирекция оказалась в трудном положении: подчиниться – сорвёшь Всесоюзное мероприятие, об участии в котором уже заявлено официально, а проигнорируешь – будешь наказан. Несмотря на возникшие в коллективе мотосекции из-за этого письма упаднические настроения, работу решили продолжать. В результате упорного труда к 17 сентября удалось завершить первые пять экспериментальных ижевских мотоциклов: ИЖ-1, ИЖ-2, ИЖ-3, ИЖ-4, ИЖ-5 [83]. И неудивительно, что это воспринималось как большая трудовая победа всего коллектива завода.

Заслуженный успех

Дождливым утром 17 сентября 1929 г. из ворот ИОЗ на виду у многих заводчан торжественно выехал мотоцикл ИЖ-1, ведомый бригадиром слесарей мотосекции Иосифом Шадриным [82]. Этот день истории техники считают датой создания первого Ижевского мотоцикла, но это заблуждение. В действительности ИЖ-1 сделали после ИЖ-3. “Тройку” изготовили и обкатали ещё весной 1929 г.

А в это время специалисты мотосекции торопливо доделывали ИЖ-2, ИЖ-4, ИЖ-5. Завершить работу удалось лишь к вечеру следующих суток, поэтому на регулировку и обкатку времени не оставалось. К тому же пошли осенние дожди, и грунтовые дороги превратились в “ижгрязь”. Перегнать мотоциклы в Нижний Новгород своим ходом, как было запланировано по условиям автотопробега – оказалось невозможно. Они могли двигаться лишь на первой передаче, при этом моторы быстро перегревались. Только мотоцикл ИЖ-2, снабжённый принудительным охлаждением двигателя, ехал уверенно по непролазной грязи. Поэтому экспериментальные мотоциклы решили переправить до Нижнего Новгорода по Каме на пароходе. “Стальных коней” погрузили на телеги и доставили к пристани Гальяны. А вот ИЖ-2 пре-

одолеет 30 км распутицы своим ходом. При погрузке на пароход мотоциклы и сопровождавшие их автомобили отмыли от грязи. Утром 22 сентября пароход прибыл в Нижний Новгород [82]. Мотоциклы выкатили на причал и по хорошей дороге пригнали к месту сбора. Маршрут пробега был утверждён таким: Ижевск – Н. Новгород – Арзамас – Москва – Тверь – Ленинград – Псков – Витебск – Смоленск – Брянск – Харьков – Орёл – Тула (технический финиш) – Москва, общая протяжённость превышала 3300 км, причём, дороги были в основном без твёрдого покрытия.

Ещё в августе 1929 г. АВТОДОР утвердил список мотоциклов, отправлявшихся в пробег. Поскольку большую часть машин предоставил ИОЗ, то Пётр Владимирович мог определять для них бортовые номера. Так, № 1 – он присвоил первому сделанному в Ижевске мотоциклу – ИЖ-3, машины ИЖ-4 и ИЖ-5, соответственно обозначил № 4 и № 5. ИЖ-1, не без основания предполагал П.В. Можаров, должен был произвести на публику самое сильное впечатление. Ему он присвоил № 15, а мотоциклу ИЖ-2 – 16.

До Москвы ижевские мотоциклы двигались не торопясь. В пути регулировали моторы, карбюраторы, тормоза и другие узлы. 27 сентября прибыли в столицу [84]. Ижевчан встретили члены московского отделения АВТОДОР и сотрудники прессы.

Официальный старт “Первого Всесоюзного испытательного пробега советских мотоциклов” – такое название этому мероприятию дали в журнале “За рулём” [85] – должен был состояться 4 октября в Ленинграде [84], где предполагалось собрать всех участников. Поэтому, мотоциклы, прибывшие в Москву, надолго там не задержались. 28 сентября они отправились в Северную Пальмиру вместе с теми, кто к ним присоединился. Это были москвич Э.П. Мауэр (рама его мотоцикла была изготовлена автором из уголкового и полоскового железа, мотор – от английского BSA-500) и рабочий из Тулы Н. Токарев (для его мотоцикла раму сделал тоже Э.П. Мауэр из уголкового железа; движок на нём стоял импортный, усовершенствованный Токаревым). Восемь спортсменов ехали на иностранных мотоциклах. В пробеге по замыслу организаторов предполагалось сравнить ходовые качества наших экспериментальных машин с серийными иномарками [86].

Участники предстоящего пробега благополучно прибыли в Ленинград. После трёхдневного отдыха и подготовки мототехники к дальней дороге, 3 октября все мотоциклы были выставлены на стадионе им. Ленина для широкого обозрения. В тот же день в автотоклубе состоялся вечер в честь участников пробега. 4 октября мотоциклы выехали в Псков и в 9 вечера благополучно прибыли к месту назначения. На въезде в город их встретила ко-

лонна автомобилей и мотоциклов местного АВТОДОР [87]. Утром 5 октября участники мотопробега двинулись дальше.

И Ленинград, и Псков П.В. Можарову понравились. В те счастливые для него дни он не мог себе представить, что спустя четыре месяца будет жить в Питере и не пройдёт года, как отправится в пробег по тому же маршруту, на новых мотоциклах. Но то было его будущее, а пока настоящее требовало от него полной отдачи, сосредоточения внимания на пробеге, поддержания мотоциклов в ходовом порядке, моральной поддержки ижевцев, впервые совершавших столь дальнее путешествие на мотоциклах.

Мотопробег под дождём, на раскисших дорогах, как следовало ожидать, превратился в тяжёлое испытание. 8 октября мотоциклисты прибыли в Брянск. Им организовали тёплую встречу. Но задерживаться не планировалось. Поэтому на следующее утро мотоколонна отправилась в Курск [89], где её ждали в 20 км от города автомобили местного АВТОДОР [90], необычный эскорт которых сопровождал участников пробега к центру города. Необычным по своей грандиозности оказался приём в Харькове. Все улицы, по которым двигались мотоциклы, были забиты людьми. В центре города организовали выставку прибывшей мототехники, которую за день посетили около 100 тыс. человек [85].

Всех участников пробега вдохновляла мысль о скором финише в столице, намеченном на 20 октября [91]. И вот, Москва раскрыла им свои объятия. Грязные, вымокшие под дождём, но радостные водители построили в линию свои машины на Советской (ныне Тверской) площади как раз там, где стоит памятник Юрию Долгорукому [92]. Здесь же состоялся митинг. Мотоциклистов приветствовали как героев представители различных организаций, в том числе Московского Совета депутатов трудящихся – Моссовета и Московского комитета Всесоюзной коммунистической партии большевиков – МК ВКП(б). От имени ижевских участников пробега выступил рабочий ИОЗ Петров. Он заверил собравшихся на митинге в том, что новые ижевские мотоциклы будут ещё лучше.

В Москве всем прибывшим с маршрута предоставили отдых. Их мотоциклы отмыли до блеска и выставили для широкого обозрения под застеклёнными сводами Центрального пассажа, ныне здания ГУМа. Перед посетителями этой импровизированной выставки выступали участники пробега. Наибольшей популярностью пользовался П.В. Можаров. Он рассказывал о мотоцикlostроении за рубежом, особых требованиях к отечественным мотоциклам, разработке экспериментальных ижевских машин, о том, что их создали всего за 8 месяцев, отправили в пробег прямо из цехов завода, без предварительной регулировки и обкатки

(кроме ИЖ-3). Всего выставку посетило более 200 тыс. человек, она стала заметным общественным событием столицы.

В то время как посетители, журналисты и иностранные атташе осматривали первые отечественные мотоциклы, техническая комиссия АВТОДОР и Московского автототоклуба подводила итоги пробега. Публике особенно понравился ИЖ-1. Внешний вид этой машины, а на современном языке – дизайн, произвёл сильное впечатление. Видимо поэтому некоторые зарубежные наблюдатели передали на родину тревожные сообщения. Так, японский атташе утверждал, что в СССР создали новый грозный военный мотоцикл. А вот эксперты техкомиссии уделили гораздо более внимание малютке ИЖ-4. В пробеге эта машина получила наименьшее количество штрафных очков, и в ней оказалось немало интересных технических решений. Видимо поэтому её рекомендовали к скорейшему освоению в производстве. Вместе с тем комиссия обратилась в правительственные органы с предложением скорейшей постройки мотоциклетного завода в Ижевске.

Во время проведения выставки пресса писала о триумфальном успехе ижевских мотоциклов во Всесоюзном мотопробеге и называла виновника, а точнее автора этой творческой победы. Им, вполне заслуженно, считался П.В. Можаров. Но теперь общество требовало от него следующего, не менее величественного подвига – создания ижевского мотоциклетного завода [85].

Крушение надежд

В конце октября участники Всесоюзного пробега советских мотоциклов вместе с прошедшей нелёгкий маршрут техникой вернулись в Ижевск. После краткого отдыха начали втягиваться в привычную работу. Однако ещё до праздника 7 ноября на завод пришла тревожная телеграмма. В ней трест РУЖ сообщал о завершении рассмотрения проекта мотоциклетного завода, требовал срочно подготовить предложения по выпуску мотоциклов на высвободившихся площадях и оборудовании ИОЗ, уведомлял о планируемом в третьей декаде месяца прибытии на завод специальной комиссии ВСНХ для обсуждения целесообразности выпуска мотоциклов в Ижевске.

При разработке концепции освоения выпуска мотоциклов на Ижстальзаводах Пётр Владимирович показал: на высвободившихся производственных площадях и с помощью имевшегося на них оборудования решить эту задачу невозможно [69]. Дирекция заводов понимала, что не успеет в течение оставшихся двух недель до приезда делегации из Центра подготовить второй вариант выполнения

данного плана. Поэтому было решено защищать идею строительства в Ижевске специализированного мотоциклетного завода.

И вот настал для мотосекции роковой день – 22 ноября 1929 г. Собрался совет Заводоуправления. Присутствовали высокопоставленные государственные чиновники: член президиума ВСНХ и начальник Главного военно-политического управления (ГВПУ) Урываев, члены Всесоюзного Совета народного хозяйства (ВСНХ) и ГВПУ А.А. Адамсон и В.К. Корзун, член ГВПУ А.И. Кромин и член правления треста РУЖ Мирзаханов. Ижстальзаводы представляли: директор М.И. Ершов, руководители отделов В.И. Белецкий, А.И. Быховский, И.А. Козиллов, Г.И. Лявдин, Осинцев, А.А. Писмеров, П.В. Шеломов, а мотосекцию – инженер П.В. Можаров. Районный комитет ВКП(б) делегировал Белоусова, а заводской комитет Всероссийского союза рабочей молодёжи (ВСРМ) – Петрова и Сомова.

Пётр Владимирович сделал сообщение на основе известного документа “Краткое соображение по вопросу: Организация на Ижзаводах мотоциклетного производства” [69]. Сразу же после этого началась острая дискуссия, стенограмма которой сохранилась [92].

Урываев весьма агрессивно наступал на П.В. Можарова за то, что в его докладе высказывались предложения о финансировании строительства мотоциклетного завода и целесообразности сотрудничества с германскими фирмами при разработке конструкторской документации на первые отечественные мотоциклы, а затем и на технологию их изготовления. Пётр Владимирович разъяснял, почему необходимо поступать именно так. В унисон Урываеву высказывались и другие члены ВСНХ. Идею постройки мотозавода защищали и директор Ижстальзаводов, и начальники отделов завода. Дискуссия стала общей, но стороны в своих мнениях не сближались, а противостояли друг другу. В пылу споров Урываев заявил, что он “...рьяный противник постройки мотоциклов в Ижевске...”, но при этом отмечал, что “...Можаров прав в основных положениях”.

Вслед за членом Президиума ВСНХ представитель треста РУЖ Мирзаханов заявил, что и он против мотоцикlostроения в Ижевске. Он указал (и конечно был прав), что Ижстальзаводы в постановке мотоцикlostроения делают ставку на единственного инженера – знатока мотоциклов – П.В. Можарова, что является их слабой стороной. Возражая ему, заведующий бюро рационализации заводов Козимов обратил внимание на странный факт. Трест РУЖ ещё в 1927 г. поставил задачу выпуска на Ижстальзаводах мотоциклов, затем в течение двух лет форсировал эти работы, а когда их удалось успешно развить, то трест – в лице одного из своих руководителей – заявляет, что всегда был против такой деятельности на заводе.

Особенно интересно выступил ижевчанин представитель ВРСМ Петров. Он обратил внимание на то, что трест РУЖ дважды командировал П.В. Можарова за границу, тратил большие деньги на приобретение импортной мототехники, выделял средства заводу на изготовление мотоциклов. Запрет же на эти работы пришёл не в их начале, а после достижения больших успехов, признанных во всей стране и всего за один месяц до Всесоюзного пробега, когда он был уже утверждён. Подчинись тресту в этой ситуации – завод покрыл бы себя позором, чего завком ВРСМ допустить не мог. Сомов указал на ряд некорректных заявлений членов ВСНХ и спросил: “Меня интересует вопрос, почему может быть хорошо поставлено производство мотоциклов в Ленинграде, а в Ижевске оно нерентабельно?” Далее он сообщил, что рабочие ИОЗ поддерживают выпуск мотоциклов на их заводе. Затем выступил представитель райкома ВКП(б) Белоусов. Он поддержал представителей завода и закончил словами: “Со стороны треста мы имеем не более и ни менее как трусость и нежелание заниматься таким серьёзным и большим делом”.

Однако в рядах заводчан произошёл раскол. Так, Шеломов и Лявдин согласились с членами ВСНХ, но им горячо возражали члены ВРСМ Петров и Сомов, напомнив, что на заводе большая незагруженность среди молодёжи. Высвободившихся рабочих целесообразно загрузить на производстве мотоциклов. Споры шли долго, но члены ВСНХ остались непреклонны и своим авторитетом подавляли неподготовленных к изощрённой дискуссии заводчан. Закрывая заседание, Урываев заявил: “Я не могу взять на себя задачу защищать постройку в Ижевске мотоциклетного завода, т.к. был бы разбит в Совете труда и обороны (СТО)”. Собрание постановило: “Принимая во внимание наличие слабой проработки вопроса и отсутствие экономической целесообразности, от постройки мотоциклетного завода, а также от частичного использования оборудования под мотоцикlostроение **отказаться**” [92].

Что же явилось истинной причиной такого решения?

Скрытые рычаги и результат их действия

Проект тяжёлого мотоцикла ИЖ-1 с осени 1928 г. пристально изучали в госучреждениях: тресте РУЖ, ВСНХ, ГВПУ, НАМИ и др., а также в АВТОДОР. Какова же была реакция? АВТОДОР, где всегда ценили смелый подход к решению задач и поощряли отечественную инициативу, дал высокую оценку замыслу П.В. Можарова и рекомендовал первый мотозавод строить в Ижевске. А вот правительственные чиновники не обладали столь высокой эрудицией. К тому же некоторые из них были

задействованы в поставках из-за границы тяжёлых мотоциклов для Красной Армии, в силу чего регулярно на государственные средства выезжали за рубеж, высоко ценили этот вид своей деятельности и стремились максимально продлить сложившийся порядок. Появление отечественного проекта мотоцикла, созданного на периферийном заводе, могло лишить их влияния на поставки мотоциклов. Эти люди судили о свойствах мотоциклов по техническим характеристикам, приводимым фирмами-изготовителями в рекламных проспектах, следовательно, располагали сведениями, непроверенными практикой езды на мотоциклах в тяжёлых условиях, по плохим дорогам, в пыли, под дождём и снегом, в жару и холод. Строго говоря, их знания не опирались на практический опыт, а потому были умозрительными.

Вращаясь в обществе неспециалистов, они производили на них солидное впечатление. К ним примыкали и авторы книг о мотоциклах, занимавшиеся компиляцией, например А.М. Иерусалимский, входивший в ленинградское отделение комитета по мотоцикlostроению и ставший, по сути дела, рупором этой прослойки псевдоспециалистов мотоциклетного дела. Поддерживая этих чиновников, он публиковал статьи соответствующего содержания. В одной из них, например, утверждалось, что "...нам необходимо решительно отложить до поры до времени все попытки собственного изобретательства и конструирования и стать на тот же путь, которым пошло автомобилестроение, т.е. копировать одну из испытанных заграничных машин или, по крайней мере, главнейшие её агрегаты. Едва ли можно считать целесообразным предпринимаемые отдельными заводами попытки "доказать" на деле возможность производства мотоциклов путём постройки одной или двух пробных машин, которые затем демонстрируются в малокомпетентных сферах, испытываются пробегами и т.д. ...мы полагаем, что развёртывание мотоциклетной промышленности должно идти следующими тремя этапами.

Первый этап: сборка машин избранного типа из импортных частей: это может быть начато немедленно на одном из существующих заводов, и первые партии мотоциклов могут быть выпущены буквально через несколько месяцев, для чего нет необходимости в постройке специального завода.

Второй этап: выпуск машин с импортными двигателями, поставленными на шасси собственного производства.

Третий этап: переход на полное производство мотоциклов без импортных частей или с минимальным их количеством, на проектируемом специальном заводе, постройка которого намечена Главмашинстроем.

Таким образом, уже в 1930 г. мы можем иметь партию машин собственной сборки из импортных частей; в 1933 г. – машины полусоветского производства и к концу пятилетки – настоящие советские мотоциклы” [93].

Надо обладать большой отвагой, или не осознавать сущность проблемы, а Иерусалимский должен был её понимать, чтобы после Шахтинского дела (май–июль 1928 г.), известного 11-ю расстрельными приговорами вредителям, из которых, правда, лишь пять привели в исполнение, призывать копировать заграничную технику, а её производство в СССР поставить в зависимость от импорта! Отечественное же производство такого важного элемента военной техники, как мотоцикл, который во многом обеспечил успех стремительного наступления гитлеровцев в июле–октябре 1941 г. до самой Москвы, отнести только к 1937 г. – за два года до начала второй мировой войны.

Сегодня мы воочию убеждаемся, что значит для страны и её народа развал отечественной промышленности и “удавка” импорта техники. А ведь призывы Иерусалимского публиковались в самом начале индустриализации СССР – главного события его истории. Ибо только индустриализация спасла СССР в Великой Отечественной войне и обеспечила победу над гитлеровским фашизмом, который угрожал всему миру.

В феврале 1931 года на первой Всесоюзной конференции хозяйственников говорилось о том, что СССР отстал от передовых стран на 50–100 лет, и что необходимо наверстать это расстояние за десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут. А хозяйственник, не желающий овладеть техникой, – это “анекдот”, а не хозяйственник. Страна получила лозунг: “Техника в период реконструкции решает всё!” [94].

Иерусалимский, конечно же, лукавил. Ведь к моменту публикации его статьи (сентябрь 1929 г.) выяснилось, что ни одна зарубежная модель мотоцикла не подходила для успешной эксплуатации в нашей стране. Тем не менее он ратовал за такой, заведомо неприемлемый поздний старт отечественного мотоцикlostроения. А ведь потребность в собственных мотоциклах возникла, благодаря спросу на них в Красной Армии. Поэтому было бы государственной ошибкой, если не больше, развивать новое средство обеспечения войск на основе импортной продукции. К тому же единственно верный способ доказать на деле жизнеспособность новой конструкции состоял в испытаниях на сложных маршрутах в различных условиях. За рубежом для этого устраивали разнообразные соревнования (в Германии – более 100 в год) и пробеги по экстремальным трассам (вокруг Англии по береговой линии, через Альпийские перевалы, по

Сахаре и т.п.). В нашей стране самым эффективным испытанием были Всесоюзные мотопробеги. Отрицая их пользу, автор статьи [93], похоже, стремился ввести в заблуждение широкие слои граждан страны: от руководителей промышленности до рядовых читателей.

Что же послужило истинной причиной такой странной публикации? Если оставить в стороне возможность оказания помощи внешнему врагу, который вооружался с середины 1920-х гг., то предложения Иерусалимского объективно были направлены на изменение направления финансовых потоков. В недрах ВСНХ развернулась “подковёрная борьба” и победила Ленинградская группа. Вспомним, ещё летом 1929 г. “квалифицированные эксперты” постановили запретить финансирование, запрашиваемое Ижстальзаводами, и передать его в трест массового производства (ТРЕМАСС) для организации на его заводах производства мотоциклов. Похоже, довести до общественности этот замысел и сделать его публичным выпало на долю Урываева с некоторыми высокопоставленными чиновниками. Главным же в этой акции был отказ самого треста РУЖ в укреплении подведомственного ему оборонного предприятия и передаче финансирования по созданию оборонной техники, к которой относились тогда мотоциклы, в непрофильное ведомство. При строгом взгляде на эти события то был скрытый саботаж. Чем же обернулась эта история для Ижстальзаводов?

В соответствии с распоряжением треста РУЖ все работы по мотоциклам на ИОЗ остановили в конце ноября. Сотрудников прославленной на всю страну Мотосекции трудоустроили в другие подразделения завода. Разгромив замечательно проявивший себя трудовой коллектив, трест РУЖ распорядился передать все результаты опытного мотоцикlostроения в ТРЕМАСС [62]. Оказалось, что самым ценным результатом этой подвижнической деятельности стал практический опыт наиболее квалифицированных инженеров мотосекции. К ним относились П.В. Можаров, А.М. Лутц, С.Н. Семашко и некоторые другие. Поэтому ряд специалистов бывшей Мотосекции откомандировали в распоряжение треста ТРЕМАСС для оказания технической помощи при освоении выпуска мотоциклов в Ленинграде.

Лишив Ижевск финансирования на строительство мотоциклетного завода, трест РУЖ и ВСНХ не смогли убить саму идею создания подобного предприятия в этом городе. Именно она, развитая П.В. Можаровым в его проекте мотоциклетного завода, завладела умами многих ижевчан. Её удалось осуществить методами “народной стройки”, с его же активным участием. Но произошло это несколько позже.

Глава V

Осуществление мечты

Ощущение этого состояния наступает, когда человеку удаётся осуществить важный для него замысел. У П.В. Можарова он заключался в освоении серийного выпуска отечественного мотоцикла. Это ему удалось. Испытания и совершенствование новинки, выполняемые под руководством Петра Владимировича, подтвердили давно сложившееся мнение о его высокой конструкторской квалификации. Со стороны казалось, что ему всё даётся легко. Но он-то знал, сколько душевных сил и упорства приходится затрачивать на формулирование новых, актуальных идей и уж тем более на их воплощение. Для достижения поставленных задач, ему приходилось выкладываться на работе, результаты которой впечатляли. И неудивительно, что в сознании коллег, окружающих, а позднее и потомков, его имя неразрывно связывают с первыми Ленинградскими серийными мотоциклами.

Непростое начало

П.В. Можарова вместе с семьёй (женой, сыном и мамой) поселили на 13 линии Васильевского острова, в доме № 30 [1]. Каждое утро он на двух трамваях, с пересадками добирался до завода “Красный Октябрь”. Это предприятие входило в трест ТРЕМАСС, объединявший несколько заводов, среди которых были известные на всю страну предприятия: “Промет” – выпускавший противопожарное оборудование, “Красный треугольник” – автомобильные шины и другие резиновые изделия, “Вулкан” – различные металлоизделия, и др. [94].

Петра Владимировича зачислили в штат конструкторского бюро и поручили возглавить проектирование первого отечественного серийного мотоцикла. С самого начала планировалось, что основными изготовителями будут заводы “Красный Октябрь” (разработка конструкторской документации, изготовление двигателей) и “Промет” (производство остальных металлоизделий, сборка мотоцикла). Предполагалось подключить к этой работе и другие заводы треста, прежде всего “Красный треугольник” – для обеспечения поставок шин, камер и прочих резиноизделий.

Ещё в середине 1929 г. Ленинградское отделение АВТОДОР и Ленинградский мотоклуб, совместно с трестом ТРЕМАСС предлагали финансировать создание в Ленинграде первого в стране мотоциклетного завода. Трест РУЖ поддержал эту идею. И вскоре А.М. Иерусалимский предложил начать со сборки из готовых деталей английского лёгкого мотоцикла фирмы Coventry-250 (Ковентри) с рабочим объёмом двигателя 250 см³ [93]. Правительство выделило необходимые на первое время средства, но потребовало не собирать, а изготавливать мотоцикл полностью из отечественных материалов и комплектующих изделий. Стало ясно, что к выбору прототипа нужно отнестись очень серьёзно. Чтобы справиться с этим, трест ТРЕМАСС создал специальную комиссию, включив в неё П.В. Можарова.

Члены комиссии ездили в Англию, Францию и Германию [95]. Пётр Владимирович посетил фирмы Германии, в которых бывал раньше. Так, на фирме BMW он был во время проектирования модели R-16, выявил недоработки в конструкции. П.В. Можаров сделал немецким коллегам ряд замечаний. В основном они касались коляски. Они внимательно изучили его предложения, выбрали 18 наиболее существенных с их точки зрения, и внесли в конструкторскую документацию [9].

Наиболее подходящим для копирования в нашей стране признали мотоцикл модели Luxus-300 фирмы DKW, выпускавшийся в городе Чопау, находившемся недалеко от промышленного центра Хемница, в котором П.В. Можаров жил, когда учился в Лейпцигском университете. Эту лёгкую машину (двигатель рабочим объёмом 300 см³) строили массово – до 50 тыс. экземпляров в год. Вскоре в СССР привезли несколько таких мотоциклов, к ним же комплектующие детали, узлы и агрегаты, основные чертежи.

Поездка в Европу и доставка всего необходимого потребовали немало времени. К тому же в Ленинграде не утихала дискуссия, какой же мотоцикл нужно строить в первую очередь. Одно время предлагали начать с мотоцикла Z-500 [95]. У этой машины движок был двухтактным, водяного охлаждения, рабочим объёмом 500 см³. Но затем П.В. Можаров всё же настоял на выбранной им модели Luxus-300, как более простой и изготавливаемой массово [96]. Этому решению помог дефицит времени. Ведь срок изготовления 25 заказанных мотоциклов неумолимо приближался, и в распоряжении изготовителей оставалось чуть более месяца. Чтобы хоть частично справиться с поставленной задачей, в тресте ТРЕМАСС решили ограничиться изготовлением пяти машин. Положение усугублялось ещё и тем, что 10 июля в Москве под трибунами стадиона

“Динамо” открывалась выставка советских мотоциклов, на которой должен был экспонироваться первый Ленинградский мотоцикл [97]. В этой сложнейшей ситуации П.В. Можаров выручил и коллектив треста ТРЕМАСС, и его председателя К.М. Отса. Он взялся в ударном порядке изготовить первый экземпляр, так называемый промышленный образец, от которого не требовалась работоспособность, а лишь соответствие его внешнего вида будущим серийным образцам.

Триумф Петра Можарова

Заводы “Промет” и “Красный Октябрь”, занятые изготовлением плановой продукции, не были готовы к изготовлению мотоциклов. П.В. Можарову пришлось самостоятельно проектировать первый ленинградский мотоцикл. Из-за дефицита времени, он лично вычерчивал эскизы, и по ним изготавливали необходимые детали.

В самом начале работы (май 1930 г.) с Петром Владимировичем произошёл интересный случай. На заводе “Красный Октябрь” он передал в цех эскизы деталей двигателя, но ему их вскоре вернули. Оказалось, что прославленный конструктор не указал допуски изготовления деталей. В Ижевске делать это не требовалось. Там его “горячие” чертежи попадали к рабочим высокой квалификации, прекрасно знавшим мотоциклы и устройство создаваемой машины. Они сами выбирали нужный материал, устанавливали допуски и посадки сопрягаемых деталей, выполняли их доводку по месту. Но то было в Мотоциклетной секции, где каждый был высококвалифицированным и хорошо знал, что делал, нёс за сделанное полную ответственность. В тресте ТРЕМАСС дела обстояли иначе. Рабочие “гнали план” и были обязаны строго соблюдать нормы обработки, указанные в чертежах. Им не разрешалось домысливать за конструктора и делать что-то по-своему. Пётр Владимирович это быстро усвоил и с тех пор всегда на выпускаемых им чертежах и эскизах указывал материал и допуски его обработки.

Чтобы не опоздать с изготовлением промышленного образца, П.В. Можаров применил в нём кое-какие немецкие комплектующие изделия и всё электрооборудование (магнето, фары, проводку и пр.). Первому ленинградскому мотоциклу присвоили заводскую марку “Тремасс-300”. Его успели сделать до 30 июня 1930 г. в подарок XVI съезду ВКП(б), и сразу же отправили в Москву [98]. Выставка советских мотоциклов открылась 10 июля 1930 г., и вот что она собой представляла [99].

В центре экспозиции располагались стенды треста ТРЕМАСС и Объединённых Ижевских заводов (ОИЗ). На первом – стояли рядом новейший отечественный мотоцикл “Тремасс-300” и его немецкий аналог Luxus-300 фирмы DKW. Наш мотоцикл отличался тщательностью изготовления каждой детали, исключительной внешней чистотой, а фирменный Luxus-300 сошёл с конвейера массового производства и выглядел обыденной “рабочей лошадкой”. На ижевском стенде располагались пять знаменитых машин: от ИЖ-1 до ИЖ-5. Получилось так, что шесть мотоциклов, спроектированных и сделанных под руководством П.В. Можарова, стояли в ряд, олицетворяя его успехи в отечественном мотоцикlostроении.

Тут же демонстрировались и другие советские мотоциклы: “Союз” – И.Н. Львова [100], Э.М.Ш – Э.Г. Мауэра [86], МТ-2 – Н. Токарева [101], а также конструкции П. Лабура [102] и Махурина [101]. Для сравнения с ними представили несколько сделанных в 1930 г. иностранных мотоциклов: американский Harley-Davidson, английские Coventry Eagle и BSA-500, германский BMW-750 с пресованной рамой и др. [101]. На отдельном стенде демонстрировались сделанные нашими конструкторами мотоциклетные агрегаты: двигатели, рамы и др. Отечественные тресты представили выпускавшуюся на подведомственных им заводах продукцию: “Союзнефть” – горючее и смазочные материалы, “Резинотрест” – резиноизделия, Государственный электротехнический трест – электрооборудование для мотоциклов и др. [101].

Выставка имела большой успех и вызвала широкий резонанс в обществе. За два месяца работы её посетили более 100 тыс. москвичей и гостей столицы. Однако подлинному герою отечественного мотоцикlostроения – П.В. Можарову не было суждено увидеть это интереснейшее собрание мототехники. В то время как публика восхищалась удивительными конструкциями экспериментальных мотоциклов, Пётр Владимирович, как и в прежние годы, упорно трудился до поздней ночи, без выходных и очередного отпуска. Причина столь интенсивного труда заключалась в том, что требовалось как можно быстрее построить все 25 ленинградских мотоциклов. К началу же июля удалось сделать один экземпляр, так называемый промышленный образец, представленный на выставке. По ходу выпуска этой серии, в рабочем порядке приходилось укомплектовывать коллектив мотоцикlostроителей: небольшое КБ и участок сборки мотоциклов. Упорство П.В. Можарова и его ближайших помощников вскоре дало положительные результаты.

Первые советские серийные мотоциклы

Период создания этих машин совпал с отпусками работников на предприятиях треста ТРЕМАСС. И, похоже, июль-август стали для Петра Владимировича самыми напряжёнными месяцами 1930 г. Небольшой коллектив сотрудников, выделенный для работы по мотоциклетной тематике, на некоторое время уменьшился за счёт очередных отпусков работников заводов “Промет” и “Красный Октябрь”. Группа конструкторов, разрабатывавших чертежи для серийного мотоцикла, сначала базировалась на “Промете”, но затем её удалось сосредоточить в одном месте – на заводе “Красный Октябрь”. По большей части это были неопытные для выполнения столь сложного задания работники. Под руководством П.В. Можарова они быстро приобретали особые мотоциклетные навыки. Некоторые из них вскоре стали известными специалистами в мотоциклостроении. Это, прежде всего, – В.В. Бекман, А.А. Иванов, Г.И. Гусев, и другие [94]. Рядом с ними трудились чертёжники, наладчики, обкатчики. Пётр Владимирович понимал, что их имена останутся безвестными даже после создания столь необходимых стране мотоциклов. Чтобы ободрить коллег в выполняемом сложном труде, Пётр Владимирович фотографировал их, невзирая на то, какую бы работу они не выполняли – в КБ, мастерской или на испытаниях [103]. П.В. Можаров всегда был внимателен к своим коллегам независимо от их должности, и они платили ему самым дорогим для него – старательным трудом на общее благо.

В упорной работе пролетело лето. И вот дождливым днём 18 сентября 1930 г. из ворот завода “Промет” выехали на Полюстровскую набережную Невы восемь первых серийных отечественных мотоциклов марки “Тремасс-300” [104]. Их сразу же отправили во Второй Всесоюзный испытательный пробег советских мотоциклов по маршруту Ленинград – Москва – Харьков – Киев – Брянск – Смоленск – Псков – Ленинград [105]. Для сравнения с их ходовыми свойствами вместе с ними выехали три иномарки: Zuendapp с мотором 300 см³, Coventry Eagle с мотором Villiers (Вильерс) – 200 см³ и Schuettoff (Шюттофф) – 500 см³. На одном из мотоциклов “Тремасс-300”, в порядке эксперимента, установили 4-тактный мотор фирмы “Villiers” рабочим объёмом 350 см³ [106].

В пробеге мотоциклы прошли 3212 км, из которых лишь 580 км – по просёлочной дороге от Харькова до Киева. Все 18 ходовых дней шёл дождь, 10 дней – даже частично снег, температура не поднималась выше 8 °С. Все восемь наших мотоциклов прошли дистанцию без крупных поломок. Наблюдения за ними и анализ поведения машин дали возможность серьёзно

оценить недостатки ленинградских мотоциклов. Техническая комиссия, работой которой руководил П.В. Можаров, составила обстоятельный отчёт, в который включила обширный список конструкторских недоработок – всего 41 замечание. Комиссия рекомендовала изменить конструкцию и расположение магнето, доработать сцепления, приподнять крыло переднего колеса, улучшить конструкцию передней вилки и крепление инструментальных сумок, увеличить толщину колёсных спиц – всего не перечислишь. Большое внимание техническая комиссия уделила анализу износа двигателя, устойчивости и удобства езды [107]. Словом, Пётр Владимирович подготовил фронт работ по совершенствованию новинки.

В ноябре-декабре 1930 г. он руководил корректировкой конструкторской и технологической документации, а по сути дела – созданием модификации базовой модели, в которой учли все замечания технической комиссии.

Параллельно с этим технологи подготовили документацию, позволяющую привлечь к изготовлению мотоцикла “Тремасс-300” многие заводы Ленинграда. Когда их стало много, решили переименовать мотоцикл, и назвали Л-300, что означало: Ленинградский, с двигателем рабочим объёмом 300 см³. С января 1931 г. мотоциклы строили только на заводе “Красный Октябрь” с заводской маркой Л-300.

Борьба за совершенство

Пётр Владимирович возлагал большие надежды на 1931 г. Предполагалось, что, с одной стороны, будет выделено существенное финансирование на выпуск Л-300, а с другой – успокоится спор, на каком же именно предприятии целиком строить мотоцикл: “Промете” или “Красном Октябре” [108]. Завод “Промет” готовился к изготовлению на своих площадях силового мотоциклетного агрегата. А вот “Красный Октябрь” подготавливал участок, чтобы в своих цехах делать ходовую часть двухколёсного экипажа. Эта работа проводилась в соответствии с заданием правительства довести годовой выпуск Л-300 до 10 тыс. машин. Осуществление этого замысла потребовало серьёзной корректировки чертежей мотоцикла и соответствующей реорганизации работы завода “Красный Октябрь”. Так, на нём организовали Мотобюро из 49 человек с инженером Колесником во главе [94]. Конечно, в эту деятельность вовлекли и П.В. Можарова. Однако в этот период он считал важнейшим делом создание опытной партии мотоциклов Л-300 по уточнённым чертежам.

В 1931 г. в стране обсуждалась ситуация о возможной войне, что, конечно, не способствовало финансированию производства мотоциклов и его сократили в 10 раз. Завод “Промет” срочно переориентировали на выпуск военной продукции, причём мотоцикlostроение на нём временно свернули.

Л-300 в 1931 г. изготавливали только на заводе “Красный Октябрь”, но увеличение выпуска мотоциклов до 10 тыс. в год не отменили. Сокращение финансирования производства мотоциклов и связанное с этим снижение плана поставок зарубежного оборудования до 30% от первоначального усложняло создание модернизированного варианта Л-300. Но, не взирая на перечисленные факторы, Пётр Владимирович вместе с помощниками старался сделать хотя бы несколько экземпляров обновлённого мотоцикла. Выполнить все возложенные на него обязанности было не так-то просто. Ведь приходилось в условиях резкого уменьшения финансирования работ по выпуску мотоциклов участвовать и в выполнении плановых заданий, и в подготовке завода к 10-тысячному выпуску Л-300, и непременно построить опытные мотоциклы. П.В. Можаров понимал, что изготовление опытной партии – это лишь полдела. Ему предстояло добиться принятия к производству обновлённой модели, а для этого требовалось сравнить эксплуатационные свойства старой и новой машины.

Когда изготовление трёх усовершенствованных образцов шло к завершению, П.В. Можаров предложил сопоставить при длительной езде три мотоцикла, сделанных по первоначальной конструкторской документации (т.е. как “Тремасс-300”), и три усовершенствованных. Всесоюзное автотракторное объединение (ВАТО), куда входил завод “Красный Октябрь” с начала 1931 г., АВТОДОР и Ленинградский мото клуб поддержали эту идею. Будущим ходовым испытаниям сразу же присвоили название: “Третий Всесоюзный испытательный пробег советских мотоциклов”. В нём Петру Владимировичу предстояло состязаться с самим собой [94]. Ведь и первый вариант мотоцикла (его продолжали строить на заводе “Красный Октябрь”), и второй – создавались по его замыслу и под его непосредственным руководством. В обновлённой машине воплощались конструкторские решения, вобравшие в себя богатый опыт, приобретённый им в процессе создания мотоцикла “Тремасс-300”, и анализ результатов испытаний этой, считавшейся базовой модели во Втором Всесоюзном мотопробеге 1930 г. Сложившаяся ситуация свидетельствовала о росте квалификации Петра Владимировича. Осознание важности момента, заставляло его с головой погрузиться в подготовку к предстоящему мотопробегу – в изготовление и отладку трёх экспериментальных мотоциклов.

Помимо шести Л-300 предполагалось для сравнения с ними отправить в пробег два иностранных мотоцикла: американский Harley-Davidson и английский BSA – оба с одноцилиндровыми моторами рабочим объёмом 500 см³. Транспорт сопровождения включал: грузовик Форд-АА, три легковых автомобиля Форд-А и пару мотоциклов Harley-Davidson с движками рабочим объёмом 1200 см³ и колясками. Управление усовершенствованными образцами мотоцикла Л-300 поручили весьма незаурядным людям. Это были лучший мотогонщик Ленинграда, член городского мотоклуба П.П. Воротилкин, а также конструкторы завода “Красный Октябрь” А.М. Лутц и А.А. Иванов, имевшие большой опыт вождения мотоциклов. Машинами, сделанными как “Тремасс-300”, управляли красноармейцы П. Зубовской, Мартьянов и В. Кудрявцев. Известного в стране специалиста мототранспорта И.П. Дюмулена назначили командором пробега, а инженера Ю.М. Галкина – председателем технической комиссии, в которую включили и П.В. Можарова.

Мотопробег должен был стартовать в Ленинграде. Его оргкомитет возглавлял заместитель Наркомата по военным и морским делам С.С. Каменев. Маршрут движения проходил через города: Новгород, Вышний Волочёк, Бежецк, Ярославль, Ивано-Вознесенск, Шуя, Нижний Новгород, Арзамас, Саранск, Пенза, Саратов, Камышин, Сталинград, Беловск, Купянск, Тула, с финишем в Москве. Протяжённость трассы составляла 4017 км: по шоссе (насыпной укатанной дороге) – 917 км и по грунту – 3088 км. В дополнение к этому водителям мотоциклов Л-300 предстояло своим ходом вернуться в Ленинград. Так что протяжённость дистанции для них превысила 4600 км. На всё путешествие отводилось 32 дня: 21 – в пути и 11 – для отдыха в городах и населённых пунктах [109]. Так что III Всесоюзный испытательный мотопробег советских мотоциклов не представлялся лёгкой прогулкой.

Старт пробега состоялся в Ленинграде, на площади Урицкого, 25 июля 1931 г. Наиболее трудным оказался второй этап: Вышний Волочёк – Нижний Новгород. Дорога шла лесом, по старому труднопроходимому тракту, через жидкую грязь, через мосты, обрушиваемые автомобилями сопровождения. Это замедляло движение колонны. На неусовершенствованных Л-300 заливало магнето, что приводило к отказам и задержкам в пути. Следующий этап – до Сталинграда оказался песчаным и извилистым. Он напоминал дороги Кавказа. Температура воздуха достигала 54 °С. В Саратове выбыли две иномарки: BSA из-за падения и Harley-Davidson 1200-кубовый – заболел водитель. На пятом этапе Харьков – Москва шёл дождь. Здесь-то и сказалась польза

влагоизоляции магнето на усовершенствованных Ленинградских мотоциклах. Они шли без остановки, а неусовершенствованные приходилось периодически останавливать и осуществлять мелкий ремонт.

19 августа в 18 час 30 мин участники пробега финишировали недалеко от Москвы на одиннадцатом километре Серпуховского шоссе, откуда проследовали в центр города, сопровождаемые огромной колонной столичного АВТОДОР. Спустя три дня шестёрка Л-300 отправилась в Ленинград, и 25 августа прибыла к месту старта – на площадь Урицкого [110].

Во время пробега с мотоциклами Л-300 не случилось ни одной аварии. У старых моделей (их называли копиями DKW) подтвердились уже известные два основных, мешавших движению, дефекта: загрязнялось магнето и забивалось грязью переднее крыло. У новых машин этого не случалось. Конструктивно они были более совершенными. Анализ износов деталей выявил ряд технологических недоработок: плохую закалку шестерён коробки перемены передач, недоброкачественное изготовление магнето, непрочную сборку колёс и другие технологические недоработки. И всё же, техническая комиссия признала обновлённую машину Л-300 завершённой конструкцией.

Центральный Совет АВТОДОР совместно с трестом ВАТО, Наркомат по военным и морским делам, а также другие заинтересованные организации, признали готовность мотоцикла Л-300 к массовому выпуску. Подтверждая своё решение, АВТОДОР заключил договор с трестом ВАТО-Запчасть, в который тогда входил “Красный Октябрь”, о закупке в 1932–1933 гг. более 4000 усовершенствованных мотоциклов Л-300. В нём предусматривалась выплата заводу аванса в сумме один млн руб. [111]. То был первый в нашей стране контракт на поставку отечественных мотоциклов, сделанных в годы первых Пятилеток. Этот факт свидетельствовал о завершении создания серийного советского мотоцикла, следовательно, и об осуществлении мечты П.В. Можарова.

Жизнь в Ленинграде

Первые месяцы 1930 г. для Петра Владимировича отмечены хлопотами по устройству быта. В Ижевске остались принадлежавшие лично ему мотоциклы, прирученный волк Гришка, огромный завод, даривший уважение тружеников, и множество друзей. Только инженеры А.М. Лутц и С.Н. Семашко работали с ним в Ленинграде. Из личных вещей П.В. Можаров взял с собой лишь самое необходимое: фотоаппарат и настольную лампу с зелёным

абажуром. Особенно угнетали длительные поездки на городском транспорте. В Ижевске он ездил на мотоцикле в любую погоду и время года, а в Северной Пальмире приходилось на трамвае с пересадками целый час добираться от 13 линии Васильевского острова до Сампсоньевского проспекта 77, где располагался “Красный Октябрь”, бывший мотоциклетный завод имени Зиновьева.

Длительная зарубежная командировка в начале года отвлекла от грусти по Ижевску, а погружение в проблемы создания промышленного образца Ленинградского мотоцикла примирили с новыми обстоятельствами и способствовали привыканию к новому городу, коллегам, окружающим, помогли обрести новых друзей и знакомых.

Летом 1930 г. П.В. Можаров привычно трудился сверхурочно и лишь урывками бывал дома. В эти редкие счастливые часы отдыха он с семьёй и друзьями посещал парки и музеи, любовался красотами дворцов, набережных, пригородов. Краткий досуг запечатлён на множестве снимков, помещённых в семейные фотоальбомы, и всё же жизнь протекала как-то невесело. Хотя главным в ней стала работа, наш герой чувствовал, что ему не хватало чего-то очень важного, и это заставляло его работать ещё более интенсивно. Видимо, за упорный труд и верность идее создания первого отечественного серийного мотоцикла провидение щедро отблагодарило Петра Владимировича. Вот что произошло.

В июне на немецкой фирме BMW благополучно начали изготавливать новый мотоцикл с коляской марки BMW R-16. Здесь уместно вспомнить, что в период завершения разработки “шестнадцатого” советская делегация посетила Германию в поисках наиболее интересной модели мотоцикла для воспроизведения его конструкции на заводах треста ТРЕМАСС. В то время на фирме BMW вели разработку очередной модели мотоцикла. Петра Владимировича хорошо знали на фирме, ведь он посещал её в 1928 и 1929 гг. и вёл переговоры с её руководством об участии фирмы в проектировании ижевского мотоциклетного завода. Неудивительно, что его запомнили, были благодарны за инициативу привлечения к участию в финансово выгодном проекте и, видимо поэтому, разрешили познакомиться с чертежами ещё только разрабатываемого мотоцикла. Он с интересом окунулся в конструирование и сделал десятки полезных предложений. Немецкие коллеги признали высокий профессионализм русского инженера. Это было чрезвычайно редкое явление. П.В. Можаров вернулся на родину, погрузился в неотложные проблемы и благополучно забыл обо всем, что случилось с ним на фирме BMW. А немцы серьёзно отнеслись к его

предложениям и 18 его замечаний внесли в конструкторскую документацию [9]. Позже фирма прислала русскому конструктору для испытаний два мотоцикла модели R-16. Первый был отправлен в 1930 г.

21 июня 1930 г. фирма BMW выдала поручение об отправке морем двух “упак. особо крепк. ящик.” по адресу “Р.С.Ф.С.Р., Ленинград, ТРЕМАСС, инж. Можаров, ул. Герцена, 3–5”. Торговое представительство СССР 9 июля приняло груз Мюнхенской фирмы и, не торопясь, стало выполнять её заказ. Неспешность была такова, что “особо крепкие ящики” прибыли в пункт назначения лишь в октябре [112]. Чтобы они не пропали во время вынужденного отсутствия получателя в связи с отъездом на Второй Всесоюзный испытательный мотопробег, Пётр Владимирович заранее выдал доверенность на имя своего надёжного друга и помощника в работе А.М. Лутца, получившего мотоцикл в упаковке 27 октября [113]. Вернувшись из пробега, Пётр Владимирович первым делом зарегистрировал подарок и получил номерной знак 284. Затем, он обратился к руководству Ленинградского областного государственного треста среднего и точного машиностроения, в который в то время входил завод “Красный Октябрь”, с просьбой зарегистрировать мотоцикл как экспериментальный образец и провести его всесторонние ходовые испытания. 18 октября 1930 г. председатель треста Калинин дал на это согласие [114].

С того времени жизнь Петра Владимировича стала веселее, так как, исследуя BMW R-16 в движении, он мог ездить на нём как по городу, так и в дальних путешествиях по любым дорогам. С осени 1930 г. по осень 1931 г. П.В. Можаров всюду, где только мог, передвигался на BMW R-16. Нередко его сопровождали старые друзья А.М. Лутц и С.Н. Семашко на других мотоциклах, а также новые знакомые, особенно часто – коллега по тресту ТРЕМАСС, талантливый конструктор и смелый мотоциклист И.М. Бойков. Лишь на время отъезда на Третий Всесоюзный испытательный мотопробег, Пётр Владимирович убрал с улицы мотоцикл BMW R-16 и не куда-нибудь, а в собственную квартиру. В эту поездку он отправился как член технической комиссии, а потому ехал в кабине легкового автомобиля Форд-А.

Подводя итоги мотопробега, Пётр Владимирович написал книгу “Советский мотоцикл Л-300”, в которой показал важную роль мотоцикла в жизни общества и изложил историю проектирования и совершенствования первых серийных ленинградских мотоциклов [115].

Длительные поездки на мотоцикле BMW R-16 напомнили П.В. Можарову о тяжёлых мотоциклах, созданию которых он посвятил годы напряжённого труда в Ижевске. Опыт работы над ИЖ-1 и ИЖ-2 требовал выхода. Тем более что удачно представленный конструкторам знаменитого на весь мир мотоциклетного завода BMW, получил с их стороны высокую оценку его инженерных способностей. Пётр Владимирович не без основания считал, что нечто подобное и даже лучшее он сможет сделать и на родине. Размышляя об этом, он не мог себе представить, что скоро судьба улыбнётся и поможет осуществить этот замысел.

Глава VI

Армейский мотоцикл

Экспериментальные армейские мотоциклы ИЖ-1 и ИЖ-2 прославили П.В. Можарова на всю страну. Эти машины произвели сильное впечатление на атташе стран наших потенциальных противников в будущей войне. Однако неподготовленность промышленности не позволила взяться за выпуск первых ижевских мотоциклов. После освоения серийного производства Л-300 создалась благоприятная возможность осуществления этого замысла, тем более что Красная Армия нуждалась в тяжёлых отечественных армейских мотоциклах. К тому моменту авторитет Петра Владимировича был очень высок. И неудивительно, что выполнение этого важного государственного задания поручили именно ему.

Работа в НАТИ

На расширенном заседании ведомств и организаций, созванном 5 октября 1931 г., в тресте Главмашстрой Высшего Совета народного хозяйства (ВСНХ), приняли решение о развитии мотоцикlostроения в СССР. А в конце октября того же года поручили создать мотоциклетную группу при КБ Научного автотракторного института (НАТИ) для проектирования армейских мотоциклов с двигателями рабочим объёмом 750 см³ и 375 см³. За основу проектирования предлагалось взять мотоцикл Harley-Davidson, колёса – взаимозаменяемые, передняя вилка – пластично-рессорная, силовая передача – шестерёнчато-цепная, рама – штампованная или трубчатая [116]. Определили и руководителя группы: П.В. Можарова [117]. Предлагалось подчинить все мотоциклетные заводы страны ВАТО – Всесоюзному автотракторному объединению [118].

Для Петра Владимировича известие об этом стало неожиданностью. Вскоре он выехал в Москву, чтобы приступить к новым обязанностям, а его семья осталась в Ленинграде. В НАТИ, как было предписано, создали мотоциклетную группу в составе КБ, входившего в автомобильное отделение, которое возглавлял А.А. Липгарт, а его заместителем был К.А. Шаратов, с которым П.В. Можаров участвовал во Всесоюзном мотопробеге 1928 г. И тот, и другой славились высокой квалификацией и многогранны-

ми дарованиями. Мотоциклетную группу временно разместили на задворках территории Московского Высшего технического училища (МВТУ) им. Баумана, между рекой Яузой и Салтыковской улицей, в старом двухэтажном здании. Рядом с залом для конструкторов находилась лаборатория, в которой располагался беговой стенд для испытания мотоциклов [117].

Когда Пётр Владимирович оформлялся в НАТИ, уже шёл набор сотрудников в мотоциклетную группу. Одним из первых в неё зачислили опытного испытателя мотоциклов и талантливого инженера С.И. Карзинкина. Для работы по этой тематике принимали людей, знакомых с устройством мотоцикла. Среди них оказался Б.М. Фиттерман, закончивший в 1931 г. Московский авто-тракторный институт им. М.В. Ломоносова (ныне Московский Государственный технический университет “МАМИ”). Интересно, что в своём дипломном проекте он заменял цепной привод заднего колеса мотоцикла Л-300 – карданным. Впоследствии Борис Михайлович участвовал в проектировании мотоциклов, автомобилей, бронетранспортёров, работал главным конструктором ЗИС, стал доктором технических наук, дважды его награждали Сталинской премией. Среди молодых сотрудников отличались талантом и упорством А.А. Фёдоров, ставший в дальнейшем главным конструктором Ирбитского мотоциклетного завода, Я.В. Коган, назначенный позже главным конструктором по мотоциклам на Таганрогском инструментальном заводе (ТИЗ), и другие. Их дальнейшие производственные успехи в значительной степени подготовила творческая работа под руководством П.В. Можарова, а также специально приглашённые высоко квалифицированные конструкторы. Так на всё время проектирования армейского мотоцикла прибыли М.В. Лутс и Н.А. Семашко. Раньше они работали с Петром Владимировичем в Ленинграде и Ижевске. С ЗИС были приглашены специалист по колёсам Э. Барт и признанные авторитеты по допускам и посадкам Г.Н. Лист, А.И. Скерджев, А.В. Муращенко. В задачу “мэтров” входило обучение молодых специалистов тонкостям конструкторского искусства [117].

Свою деятельность на новом поприще П.В. Можаров начал с изучения технического задания на армейский мотоцикл. Его составили члены специальной комиссии, посетившие многие фирмы Европы и Америки. Наиболее сильное впечатление на них произвели мотозаводы Германии – BMW, Zuendapp, DKW и США – Harley-Davidson, Indian, Excelsior (Эксцельсиор) – их продукция поставлялась и в Царскую Россию, и в СССР. Возможно, именно поэтому новый мотоцикл оказался похожим на американский Harley-Davidson и некоторые немецкие модели. Чем же?

Рекомендовалось применить “мотор американского типа” 4-тактный двухцилиндровый V-образный рабочим объёмом 1200 см³, с низкой степенью сжатия, сухим сцеплением, цепной передачей на заднее колесо, как у мотоцикла Harley-Davidson. Рама – прессованная, из листовой стали, передняя вилка – рессорная, колёса – легкосъёмные, взаимозаменяемые, словом, – усреднённый немецкий мотоцикл. Несмотря на множество ограничений, у конструктора были возможности для выбора оптимальных решений. Пётр Владимирович умело распорядился предоставленной ему свободой выбора. Проектирование мотоцикла началось в марте 1932 г. [119].

Первым делом П.В. Можаров распределил работу между подчинёнными. Проектирование двигателя и общую компоновку силового агрегата он оставил за собой, а разработку чертежей коробки перемены передач и коляски поручил Б.М. Фиттерману [117]. Всем вместе к началу мая предстояло спроектировать основные узлы и агрегаты, а также общую компоновку базовой модели мотоцикла. Уточнённый его общий вид, а вместе с ним и коляски, возможные их модификации, а также полную детализацию и весь вспомогательный графический материал предполагалось разработать непосредственно на заводе-изготовителе. Ещё на стадии проектирования мотоцикл обозначили НАТИ-А-750. Как же оно протекало?

Конструкторы заняли свои места за чертёжными досками и начали вычерчивать эскизы. Напряжение было огромным, все ясно понимали, что именно должны разработать, однако ни опыта создания подобных узлов, ни достаточного объёма знаний у большинства не было. В это время очень пригодились опыт и эрудиция Петра Владимировича. Он, по воспоминаниям Б.М. Фиттермана: “...ничего не делал, а только ходил целыми днями между нашими чертёжными досками и постоянно кому-то что-то советовал”. Впрочем, форма советов была весьма оригинальная. П.В. Можаров садился за свободную чертёжную доску и тут же тонкими линиями от руки, но очень красиво вычерчивал вариант фрагмента разрабатываемой детали, а то и узла. Он регулярно осматривал чертежи всех конструкторов прямо на их чертёжных столах, молчаливо что-то обдумывал, а потом долго писал в своей толстой записной книжке.

Шли дни. У разработчиков накапливались эскизы, чертежи, диаграммы и появлялась уверенность в своих конструкторских способностях. Молодёжь осмелела, ведь у их руководителя на приколотом к его чертёжной доске чистом листе не появилось ни одной линии. А между тем время близилось к контрольному сроку. Молодые конструкторы за глаза начали посмеиваться над

знаменитым шефом, и кое-кто высказывал дерзкое мнение о его неумении чертить.

Но вот в субботу в конце апреля, тогда это был короткий рабочий день, оканчивавшийся в 14⁰⁰, на удивление сотрудников группы Пётр Владимирович остался в рабочем помещении (в то время он ещё жил в общежитии НАТИ), и сел за свою чертёжную доску. А когда в понедельник утром они вернулись, то увидели на чертёжной доске П.В. Можарова удивительной чистоты общий вид двигателя полностью вычерченный, с разрезами и сносками. Выяснилось, что Пётр Владимирович не выходил из помещения 1,5 дня и две ночи, в течение которых выполнил работу. В то далёкое апрельское утро 1932 г. молодые конструкторы мотоциклетного КБ НАТИ получили предметный урок правильного представления разработки общего вида двигателя. Им понравилась работа шефа. Со свойственной молодости безапелляционностью, они признали её отличной, а его – мастером чертёжной графики. Из обсуждений конструкции и рассказа её автора, они сделали вывод, что он обладал редким даром “безбумажного конструирования”, или, как тогда говорили – работал в уме. Такие как он способны вслепую играть в шахматы и “держат в голове” чертёж сложного узла или агрегата, прорабатывать его детали, устанавливать допуски на их изготовление, словом, представлять себе весь процесс создания изделия [117]. Они, как правило, мало чертят эскизов. Сторонним наблюдателям кажется, что этим людям чертежи снятся. Однако ветераны конструкторской деятельности знают, что хотя это явление – действительно дар природы, но легко утрачиваемый без постоянной тренировки, суть которой состоит в упорной работе и частой “загрузке в память” данных о проектируемой машине. Длительные беседы о создаваемом устройстве, просмотр чужих чертежей, эскизов, иллюстраций – всего, что к ней может относиться, несомненно, способствует развитию способностей “конструирования в уме”, которое с годами развил в себе Пётр Владимирович. Однако главным этот день стало ощущение завершенности ответственной работы и возникшее чувство единения, гордость каждого за себя и за НАТИ в целом.

Вот каким мотоцикл НАТИ-А-750 оказался в техническом проекте. Рама – штампованная, сварная, дуплексная, из двух симметричных половин. Бензобак частично углубили между двумя её верхними балками, а двигатель, похожий на мотор мотоцикла Harley-Davidson, жёстко связали с нижней частью рамы. Сцепление – сухое, трансмиссия – шестерёнчатая, КПП – трёхступенчатая, привод ведущего колеса – цепной. Смазка – циркуляционная, масляный бак в виде плоской консоли вмонтирован в картер ко-

робки скоростей. Рычаг переключения передач, привод заднего колеса, помещённый в герметичную масляную ванну, и тормозной барабан расположили слева, а педаль тормоза – справа. Передняя вилка состояла из двух штампованных половин, встроено в неё колесо крепилось на рычажной подвеске в особой скобе, упирившейся в горизонтальную полурессору. На вилке по бокам расположили регулируемые вручную фрикционные гасители колебаний, связанные со скобой. Крылья – глубокие. Переднее – охватывало колесо на угол около 150° , а заднее – 210° . Руль крепился на резиновых демпферах. На верхних балках рамы были привинчены нигрипсы и пружины седла, крепившегося передком к бензобаку. Заднее сидение держалось на верхних балках рамы с помощью кованых скоб. Светотехника – фара (с дальним и ближним светом) и задний сигнальный фонарь. Педаль кикстартера – справа [119, 120]. Мотоцикл НАТИ-А-750 представлялся мощной боевой машиной с выигрышным внешним видом или, как сейчас говорят, с гармоничным дизайном.

Однако Пётр Владимирович испытывал беспокойство за проходимость НАТИ-А-750. Мотор новинки обладал степенью сжатия 4,5–5,5 и развивал мощность не более 18 л.с. Для уверенной езды по бездорожью в реальных боевых условиях она могла оказаться недостаточной. Чтобы расширить возможности нового мотоцикла, П.В. Можаров предусмотрел форсировку двигателя за счёт повышения степени сжатия до 6,3. В результате повысилась бы мощность мотора до 27 л.с. Конструктор понимал, что машина с такими показателями будет обладать лучшей динамикой, но при этом снизится её ресурс из-за перенапряжённости двигателя. Чтобы избежать этого Пётр Владимирович задумал со временем создать двигатель с рабочим объёмом 850 см^3 при степени сжатия 4,5–5,5. Тогда получился бы мотоцикл НАТИ-А-850. В нём сохранилась бы приспособляемость, характерная для НАТИ-А-750 – очень важное качество транспортного средства при движении по плохим дорогам и особенно по пересечённой местности.

Кроме того, П.В. Можаров выполнил технические проекты двух мотоциклов-одиночек: НАТИ-Б-375 [121, 122] и НАТИ-В-375 [123]. У первого – ходовая часть использовалась бы целиком от Л-300 и двигатель с рабочим объёмом 375 см^3 , в котором лишь картер изготавливался бы по специальным чертежам, а остальные детали заимствовались от мотора мотоцикла НАТИ-А-750 [124]. Пётр Владимирович не без основания полагал, что такая машина, кстати, предусмотренная заданием Главмашпрома как лёгкая армейская, почти полностью была бы унифицирована с Л-300 по ходовой части и с НАТИ-А-750 по двигателю, а потому её

освоение в серийном производстве было бы максимально облегчено. А вот с НАТИ-В-375 дела обстояли несколько сложнее.

Ещё в 1929 г., создавая Ижевские экспериментальные мотоциклы, П.В. Можаров задумал сделать “большой ИЖ-4” – средний мотоцикл с карданной передачей. Однако из-за странного распоряжения Главного военно-промышленного управления ВСНХ о прекращении работ по мотоциклам на Ижевских заводах, завершение мотоциклов замедлилось, а изготовление ИЖ-6 и вовсе прекратилось [81]. Тем не менее, в технической литературе сообщалось, что П.В. Можаров создал шесть экспериментальных мотоциклов [125]. Многие были уверены, что в Ижевске имеется недостроенный мотоцикл ИЖ-6. На самом же деле к весне 1932 г. его фрагменты были утрачены. Однако в мыслях конструктора ИЖ-6 ещё жил и представлялся Петру Владимировичу таким: рама – штампованная, двигатель одноцилиндровый 4-тактный с вертикальным цилиндром, привод заднего колеса – карданным валом, мягкая рессорная подвеска переднего колеса. НАТИ-В-375 по дизайну и конструкции казался очень похожим на ИЖ-6. И тогда, чтобы дать представление о машине-фантоме, П.В. Можаров совершил смелый поступок. Он написал заметку о мотоцикле НАТИ-В-375, подготовил к ней аксонометрический рисунок и опубликовал в журнале “Мотор”. На “жестянке” номерного знака Пётр Владимирович написал “ИЖ-6” [123]. Столь своеобразно он поставил точку в работе над экспериментальными ижевскими мотоциклами, длившейся с весны 1928 г. по осень 1929 г.

Закончив довольно-таки трудоёмкий этап работы, мотоциклетная группа НАТИ могла немного передохнуть. Каждый это сделал на свой лад. Так, С.И. Карзинкин и П.В. Можаров сделали первые публикации об армейском мотоцикле НАТИ-А-750 [119, 120]. Затем Пётр Владимирович уехал к семье. В Ленинграде он с женой и сыном Борей гулял по городу и фотографировался с ними. А затем вместе с бывшим коллегой по заводу “Красный Октябрь” Колесником совершил путешествие на мотоциклах. Их жёны и Боря радовались поездке, восхищались красотами Великого Новгорода и просторами Валдая. Вернувшись в Ленинград, П.В. Можаров упаковал BMW R-16 в контейнеры и отправил их багажом в Москву. После этого он сразу же вернулся в столицу.

Наступивший май 1932 г. запомнился конструкторам мотоциклетной группы НАТИ интересным событием. В начале мая Пётр Владимирович получил извещение о прибытии из Ленинграда багажа, доставленного на грузовую станцию в районе Сокольников. И вот 15 мая 1932 г., в субботу НАТИ выделил грузо-

вик, и П.В. Можаров с некоторыми своими сотрудниками отправился за багажом, чтобы получить его до окончания короткого рабочего дня. По приезде выяснилось, что грузчики решили вымогать у него плату за свою плановую работу. Стеснённый в средствах Пётр Владимирович согласиться с ними не мог. Он самостоятельно сгрузил с железнодорожной платформы на землю без помощи подъёмного крана контейнер с мотоциклом, на котором красовалась надпись: “Вес брутто 260 кг”, а затем и другой – с коляской, оказавшийся несколько легче. Быстрота и внешняя лёгкость, с которой Пётр Владимирович выполнил эту тяжёлую работу, произвела на подчинённых сильное впечатление. Они, конечно же, знали, что шеф увлекается гиревой гимнастикой и ежедневно выкраивает время для физических упражнений, но увидеть наяву проявление его силы не ожидали [117]. Впрочем, восторгаться было некогда, ведь багажное отделение в два часа дня закрывалось. Поэтому приехавшие быстро вскрыли ящики, соединили мотоцикл с коляской, подготовили экипаж к езде, заправили, а затем, укатили на нём за город на скромный пикник. В память о нём остались фотографии, среди которых выделяется одна, на ней – уже знакомые читателю: Б.М. Фиттерман, С.И. Карзинкин, Н.А. Семашко.

Возвращение к истокам

В то время как Пётр Владимирович занимался освоением в серийном производстве лёгкого мотоцикла Л-300 и проектированием тяжёлого НАТИ-А-750, шла борьба за воплощение его давнего замысла – создание мотоциклетного завода-гиганта [125]. Так, 5 октября 1931 г. в Главмашпроме ВСНХ СССР созвали расширенное совещание ведомств и организаций [116]. На нём шёл серьёзный разговор о будущем мотозаводе Ижевска. Предлагалось довести его производительность до 120 тыс. мотоциклов в год. Там же обсуждалось проектирование армейских мотоциклов НАТИ-А-750. Предполагалось, что на этом заводе их доля выпуска составит 40%, а другого, с рабочим объёмом 375 см³ и к тому времени ещё не спроектированного, – 60% [125]. Однако средств на постройку этого предприятия ВСНХ не выделил. Чтобы хоть частично осуществить столь серьёзный замысел, Исполком Удмуртской автономной области проявил инициативу, поддержанную местными партийными и профсоюзными организациями, а также инженерно-техническим персоналом и рабочими Ижевских заводов. Она состояла в том, чтобы, не дожидаясь бюджетных ассигнований, летом 1931 г. начать строительство Ижевско-

го мотоциклетного завода (ИМЗ) своими силами. Первый заказ для его загрузки получили от НАТИ. Предстояло к середине 1933 г. изготовить 10 опытных мотоциклов НАТИ-А-750 и столько же экспериментальных автомобилей НАТИ-2. Для ИМЗ выделили участок земли площадью около 3600 м². На нём располагалась бывшая ружейная фабрика Берзина. Рабочая площадь построек была 1800 м². Предполагалось обеспечивать ИМЗ материалами и инструментами, изготавливаемыми на Ижстальзаводах. К тому же планировалось предоставлять новому заводу оборудование и лаборатории, находившиеся на них. В распоряжение ИМЗ передали 40 станков. Исполком выделил 200 тыс. руб. и объявил строительство внеочередным и ударным.

23 апреля 1932 г. собралось расширенное заседание ЦС АВТОДОР СССР и РСФСР. На него пригласили представителей Главмашстроя и Наркомата по военным и морским делам. С докладами о строительстве ИМЗ за счет местных ресурсов выступили руководитель Совнархоза Удмуртской автономной области и председатель ЦС АВТОДОР СССР С.С. Каменев.

Совещание одобрило выделение из средств АВТОДОР сумму 275 тыс. руб. на это строительство, обратилось за финансовой помощью в ВСНХ и поручило АВТОДОР СССР шефствовать над этой стройкой [125]. Так, изготовление НАТИ-А-750 обрело реальную перспективу.

Во второй половине мая мотоциклетную группу КБ НАТИ командировали в Ижевск, чтобы на месте продолжить проектирование армейских мотоциклов, осуществлять инженерное обеспечение изготовления опытных машин и оказывать ИМЗ техническую помощь. П.В. Можаров прибыл в дорогой ему город и организовал эти работы. А в июне он отправился в Ленинград, чтобы забрать в Ижевск семью и комплект конструкторской документации мотоцикла Л-300. Ему предстояло прожить в Ижевске как минимум год.

Возвращение в места своих первых мотоциклетных успехов, конечно же, радовало. Пётр Владимирович сразу же занялся множеством дел. Ему предстояло организовать разработку рабочих чертежей НАТИ-А-750, проектирование бокового прицепа к нему, организацию производственного участка для изготовления деталей к мотоциклу и его коляске, изготовление деталей и узлов НАТИ-А-750 и соответствующую корректировку чертежей, сборку и испытание создаваемых мотоциклов, участие в работе местного АВТОДОР – всего не перечислить.

Особенно хорошо пошло проектирование. К концу июня завершили разработку рабочих чертежей двигателя для НАТИ-А-750 [126]. В своих воспоминаниях конструкторы объ-

ясняли это тем, что они, находясь в командировке и оторвавшись от обыденных домашних дел, были поглощены работой. Этому способствовали: совместное проживание в заводской гостинице, обсуждение по вечерам производственных вопросов, хорошая организация быта командированных, но больше всего – личный пример П.В. Можарова, увлечённого мотоциклетными проблемами [117].

Возвращение в Ижевск Петра Владимировича освежило воспоминание о недавнем создании экспериментальных мотоциклов. Этому способствовало и то, что вернулись его верные коллеги – А.Н. Лутс и С.Н. Семашко, вместе с ним создававшие мотоциклы ИЖ-1 – ИЖ-5, внедрявшие в серийное производство серийную Ленинградскую лёгкую машину Л-300, участвовавшие в проектировании армейских мотоциклов в НАТИ. Теперь им вместе предстояло участвовать в организации ИМЗ и изготовлении на нём опытных мотоциклов НАТИ-А-750.

С их приездом на ИМЗ начал формироваться трудовой коллектив нового завода, в основном из ижевчан. Остро чувствовался дефицит специалистов, и поэтому в Ижевск распределяли молодых специалистов, закончивших в других городах техникумы и вузы. Среди трудоустроенных специалистов, прибывших на ИМЗ, выделялся молодой инженер В.В. Рогожин, вскоре ставший главным конструктором завода. Во второй половине 1932 г. он возглавил группу молодых конструкторов, которая под руководством П.В. Можарова начала изучение и доработку чертежей Л-300. Пётр Владимирович раскрыл им все особенности этого мотоцикла и дал советы по устранению известных ему недоработок. Молодые инженеры существенно переработали конструкторскую документацию Л-300 с учётом применения металла, поставляемого Ижевскими заводами, особенностей езды по плохим дорогам Ижевского региона, имевшиеся в их распоряжении технологического оборудования. В результате потребовалось разработать новую конструкторскую и технологическую документацию. Это позволило им дать мотоциклу отличающуюся от Л-300 заводскую марку. Поскольку было известно о проектировании до 1930 г. шести экспериментальных мотоциклов, то доработанную машину Л-300 обозначили ИЖ-7.

Несмотря на большую загрузку и работу по выходным, П.В. Можаров иногда позволял себе отдых. Такие дни он вместе с друзьями-сослуживцами посвящал поездкам на мотоциклах и велосипедах по Ижевскому району. Кавалькада ижевчан с рокотом мчалась на “стальных конях” как импортных, приобретённых когда-то для Мотоциклетной секции, так и сделанных в ней (то были ИЖ-1 – ИЖ-5). Обычно на отдых ездили колонной по

булыжному тракту, просёлочным дорогам, тропинкам, через сёла, леса и поля. Впереди – мотоциклисты, за ними – велосипедисты. Приезжали на берега рек Иж или Кама. Рыбачили, купались, загорали, фотографировались, причём, всегда рядом с мотоциклами. Пётр Владимирович обожал такие поездки в любую погоду. В них, помимо ощущения радости движения, он пристально наблюдал за работой элементов мотоцикла в различных дорожных условиях. Зимой ездили на мотоциклах в деревни.

Под крышей завода поздней осенью 1932 г. на стапелях начали собирать шесть мотоциклов: пять – НАТИ-А-750 и один – ИЖ-7. Моторы, вилки, крылья и другие узлы изготавливали на верстаках, детали – на станках, в тисках, с помощью различных приспособлений. Конструкторы и рабочие трудились дружно. Инженеры разъясняли исполнителям как по их замыслу нужно изготавливать сложные детали. В случае отступления от чертежей, в них сразу же вносили соответствующие изменения. Когда появилась ходовая часть первого НАТИ-А-750, многие из создателей этой машины участвовали в отработке посадки водителя и с удовольствием фотографировались в седле. Пётр Владимирович внимательно расспрашивал о первых впечатлениях от нового мотоцикла и, как всегда, что-то долго записывал в свою толстую записную книжку.

Строительство здания запаздывало. Поэтому приходилось трудиться и в неотапливаемых помещениях, а значит в пальто, шапках, валенках. Обучение рабочих шло по ходу дела. Благодаря внимательному отношению П.В. Можарова к исполнителям, в трудовой среде сложилась дружная обстановка. И вот в декабре 1932 г. решили сфотографироваться все вместе. К 72 сотрудникам ИМЗ (среди них уже было девять инженеров) присоединились и командированные. И вот 98 в основном молодых людей сплотились вокруг одного, оказавшегося в центре. Это был их авторитет, любимец, душа и гордость коллектива – Пётр Владимирович Можаров. Он не состоял в штате завода, но все воспринимали его как своего руководителя и глубоко уважали.

Осенью 1932 г. – зимой 1933 г. по инициативе П.В. Можарова члены Ижевского отделения АВТОДОР решили строить аэросани. Он потратил немало сил и времени, чтобы аппарат получился удачным. Работа шла быстро, и скоро с ней успешно справились. Ижевчане часто совершали на аэросанях путешествия по окрестностям города и близлежащим сёлам. Снегоход фотографировали, им восторгались, на нём даже совершали деловые поездки по районам. За эту творческую работу Петра Владимировича наградили Почётной грамотой АВТОДОР.

А на ИМЗ не всё шло благополучно. Не хватало приспособлений, оборудования, комплектующих изделий, квалифицированных специалистов. Но главное – времени. Многое делалось вручную, не всегда удачными были технические решения, немало приходилось переделывать, некоторые детали даже многократно. Сотрудники молодого завода, а вместе с ними и П.В. Можаров преодолели много трудностей. Но, несмотря на все препятствия, к 1 мая 1933 г. пять мотоциклов НАТИ-А-750 (два даже с коляской) удалось изготовить и продемонстрировать ижевчанам [127]. Их выставили на подиуме у входа на завод. Приходившие полюбоваться новыми мотоциклами от изумления замолкали, настолько их поражала красота удивительных машин. Раму мотоцикла и коляску украшали эмблемы “ИМЗ-НАТИ”. На выхлопных трубах и глушителях, кожухе запасного колеса и заднем крыле, многих элементах конструкции сияло никелированное покрытие. Мотоциклы представлялись произведением искусства. Зрители восхищённо вздыхали, тихо переговаривались, но не решались беседовать с тут же бродившим как тень, очень уставшим Петром Владимировичем. Он едва слышал восторженную речь ижевчан и думал лишь о том, как бы хоть немного отдохнуть.

Вынужденный мотопробег

Быстро прошли майские праздники 1933 г. и работа с НАТИ-А-750 сразу же продолжилась. Поскольку на ИМЗ не было пробегового стенда, то ходовые испытания новых мотоциклов решили проводить по дорогам Ижевского района. С этой целью их зарегистрировали в ГАИ Ижевска. На новые машины выдали государственные номерные знаки от ИЖ-12-11 до ИЖ-12-15. Ходовые испытания проводили сами же их создатели, в основном те, у кого был практический опыт вождения мотоциклов. Это – М.В. Лутс, С.Н. Семашко, А.Ф. Фёдоров, И.Е. Шадрин, С.И. Карзинкин, а также другие специалисты ИМЗ и НАТИ, и, конечно же, сам П.В. Можаров.

В каждой испытательной поездке опытный мотоцикл сопровождал другой, непременно с коляской. В нём ехали специалисты ИМЗ, подготовленные к оказанию технической помощи водителю НАТИ-А-750 в случае поломки испытуемой машины. Замеченные мелкие дефекты устраняли тут же, значительные – по возвращению на ИМЗ. Затем, если требовалось, уточняли чертежи отказавших деталей, изготавливали новые, устанавливали их на своё место, и продолжали ходовые испытания. К середине лета 1933 г. эта кропотливая работа дала свои плоды: все НАТИ-А-750 отрегули-

ровали и подготовили к испытательному пробегу. А тем временем в КБ завода завершили разработку уточнённой конструкторской документации. Одновременно с этим сделали первый образец ИЖ-7.

Руководство НАТИ потребовало перегнать новые мотоциклы в Москву своим ходом. Специалисты завода понимали, что “семьсот пятидесятые” обратно не вернуться. Один из них решили оставить, в надежде, что он может пригодиться в качестве эталонного образца, если удастся добиться выпуска НАТИ-А-750 на ИМЗ. К пробегу в столицу готовили четыре НАТИ-А-750 и ИЖ-7. Этой вынужденной поездке дали название “Предварительный испытательный пробег опытных советских мотоциклов”.

Для сравнения в движении опытных образцов отечественных армейских мотоциклов с аналогичными иномарками, в пробег направили две иностранные машины: одиночку Harley-Davidson, изготовленный в начале 1933 г. и BMW R-16 с коляской, сделанный в 1931 г. и переданный фирмой BMW П.В. Можарову, согласно договорённости [71].

Путь в столицу лежал через город Горький. И если от него до Москвы шло вполне удовлетворительное шоссе, пригодное для автомобильного движения, то из Ижевска – лишь гужевой путь, по словам Петра Владимировича представлявший собой “колеи телег, усыпанные гвоздями от лошадиных подков”. Начались проливные дожди и дороги превратились в сплошную грязь. Чтобы избежать лишних путевых неприятностей, проложили облегченный маршрут: Ижевск – Сарапул по укатанной дороге – 60 км, затем по Каме на пароходе до Горького, а далее – 410 км по шоссе до Москвы [128].

Первый участок проехали удачно. Смыв с мотоциклов дорожную грязь, их погрузили на рейсовый колёсный пароход. Плавание по спокойной Каме позволило отдохнуть участникам пробега. Дальнейший путь преодолели за два ходовых дня. Ночевали в Подмосковном Ногинске. По дороге с машинами ничего не случилось.

При въезде в Москву по шоссе Энтузиастов у знаменитого верстового столба на “Владимирке” с высеченной надписью “2 км” состоялся финиш предварительного испытательного пробега. Ижевскую колонну встречали председатель мотосекции ЦС АВТОДОР СССР С.С. Каменев, представители общественности столицы и мотоциклисты спортивных обществ Динамо и Московского автоклуба [128].

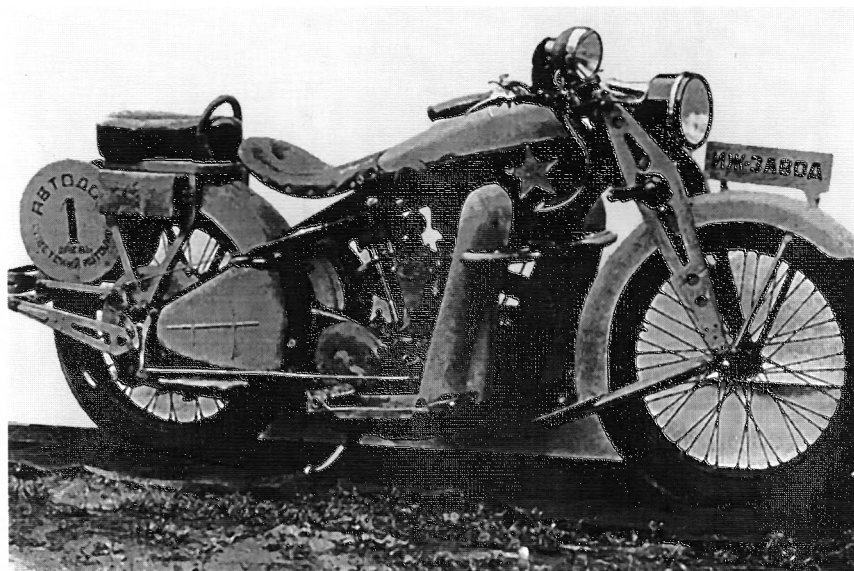
Пламенные речи стихийно возникшего митинга сменились тщательным осмотром прибывших мотоциклов. Восхищение

москвичей вдохновило создателей ижевских мотоциклов, волнение и усталость как рукой сняло. Затем, в окружении московских мотоциклистов ижевских красавцев доставили в гараж НАТИ, располагавшийся на той же территории, где находилось мотоциклетное КБ НАТИ. На следующий день в Институте началась привычная работа. Мотоциклы НАТИ-А-750 испытывали на различных стендах и готовили к большому испытательному пробегу протяжённостью около 5000 км по дорогам Московской области. А участники Предварительного испытательного мотоциклетного пробега вернулись в Ижевск вместе с ИЖ-7 и иномарками, принадлежавшими ИМЗ.

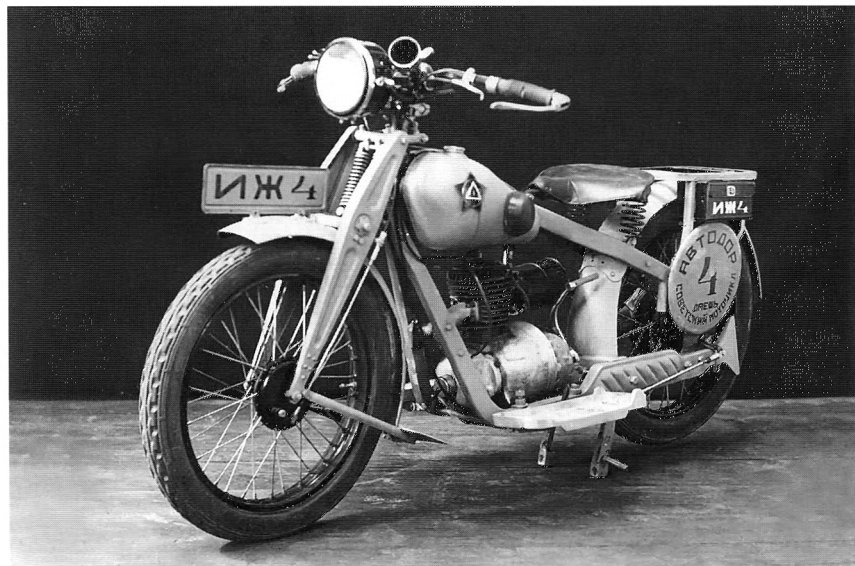
В июле 1933 г. Пётр Владимирович вместе с семьёй переехал в столицу и окунулся в новую деятельность. С грустью, покидая Ижевск, он вспоминал промозглый ноябрьский день 1924 г., когда прибыл в далёкий город. В нём он сумел раскрыть свои конструкторские таланты и приобрёл всесоюзную известность. Пётр Владимирович чувствовал себя усталым и душевно, и физически. Он понимал, что в ближайшем будущем ему придется трудиться не менее упорно на другом предприятии, поскольку ИМЗ был не готов к выпуску тяжёлых мотоциклов, а они срочно требовались Красной Армии.

Подарок XVII съезду ВКП(б)

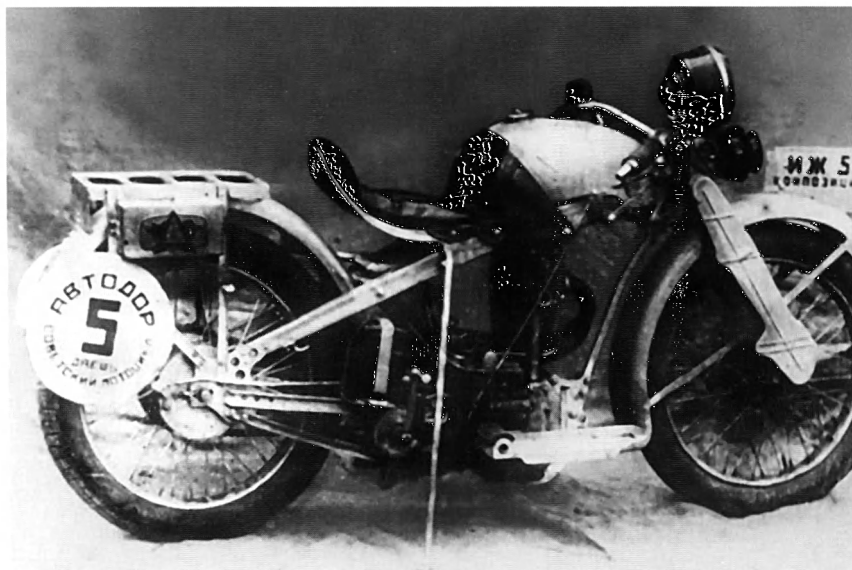
Руководство Наркомата тяжёлой промышленности (НКТП) определило предприятие, на котором следовало осваивать серийный выпуск армейских мотоциклов НАТИ-А-750. Это был известный на всю страну Подольский механический завод (ПМЗ), выпускавший швейные машины Zinger. Такое решение обосновывалось довольно занимательным фактом. Дело в том, что в Великобритании фирма BSA в конце XIX века освоила выпуск аналогичных швейных машин, а в начале XX – производство мотоциклов, получивших широкое признание. Чиновники НКТП, полагали, что специалистам по швейным машинам будет несложно освоить изготовление этих боевых машин, и, отстаивая свою позицию, приводили в качестве примера фирму BSA. И вот, в августе 1933 г. Петру Владимировичу поручили подтвердить правильность выводов некоторых руководителей нашей тяжёлой промышленности. НАТИ определил ближайшие планы П.В. Можарова. Ему поручили к 1 мая 1934 г. на ПМЗ изготовить 10 мотоциклов НАТИ-А-750.



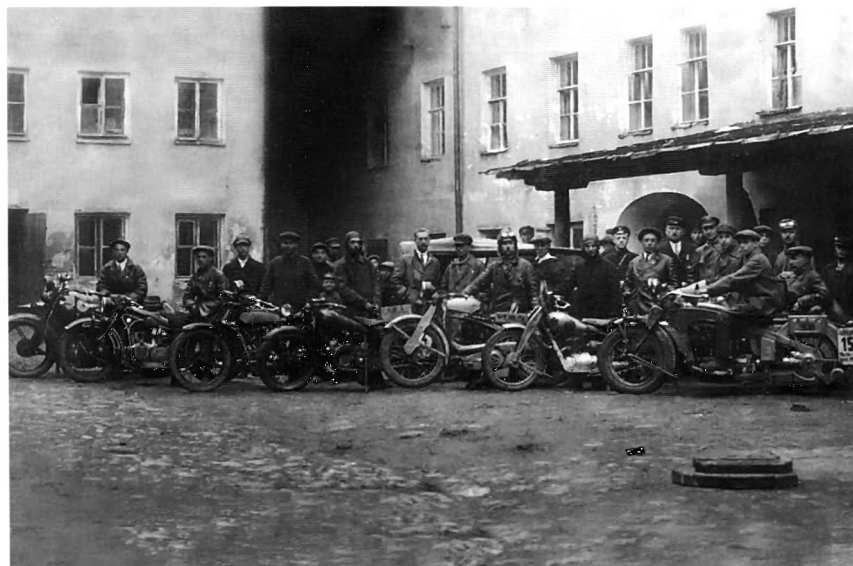
Мотоцикл ИЖ-3 (1929 г.)



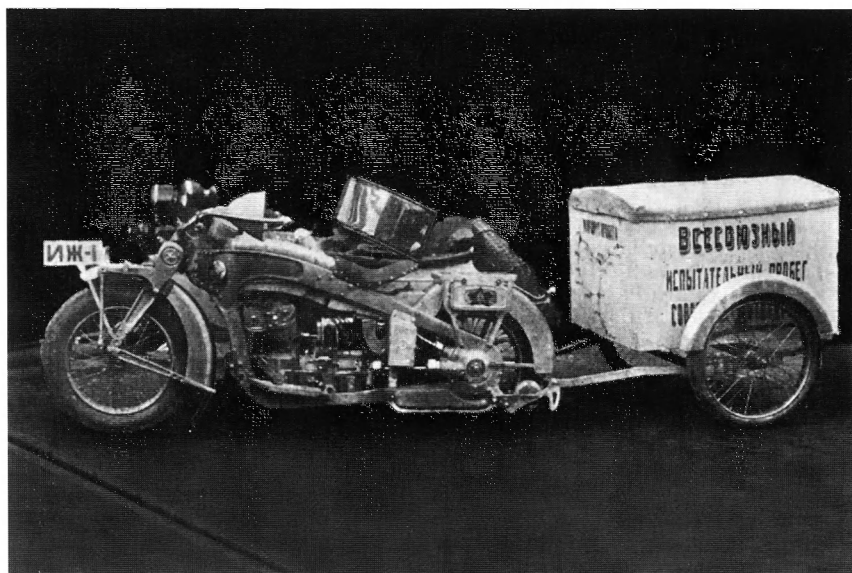
Мотоцикл ИЖ-4 (1929 г.)



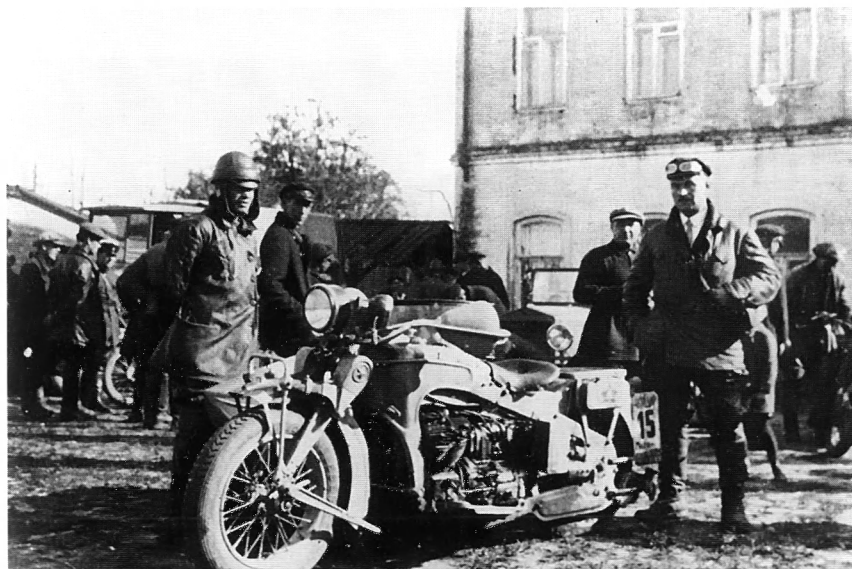
Мотоцикл ИЖ-5 (1929 г.)



Участники Первого Всесоюзного пробега советских мотоциклов (1929 г.). На фоне арки, в инженерной фуражке – П.В. Можаров



Первый выезд ИЖ-1 с территории Ижевского Оружейного завода,
(17 сентября 1929 г.)



П.В. Можаров (справа) и Иосиф Шадрин (слева, в шлеме) около мотоцикла ИЖ-1
в Первом Всесоюзном пробеге советских мотоциклов
(1929 г.)



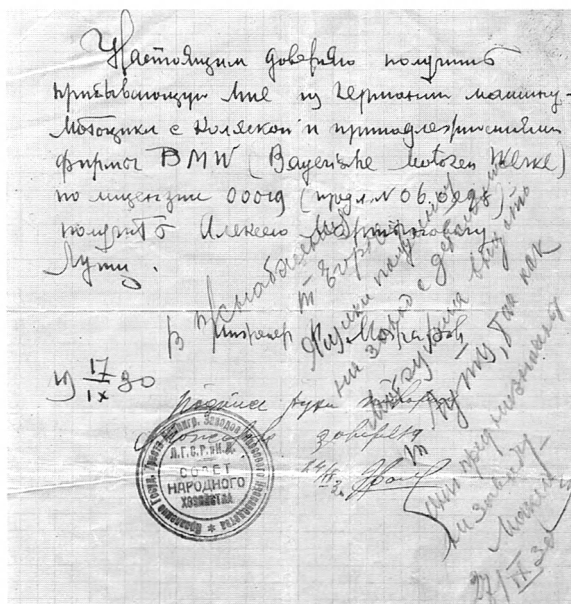
П.В. Можаров
в ленинградской
квартире
(1931 г.)



Сотрудники конструкторского бюро на заводе “Красный
Октябрь”, с которыми П.В. Можаров проектировал мотоциклы (1931 г.)



Сотрудники Ленинградских заводов “Красный Октябрь” и “Промет”, принимавшие участие в создании головного образца мотоцикла “Тремасс-300”, перед отправкой своего детища в Москву на выставку советских мотоциклов (1930 г.). Слева направо: А.М. Лутц и С.Н Семашко



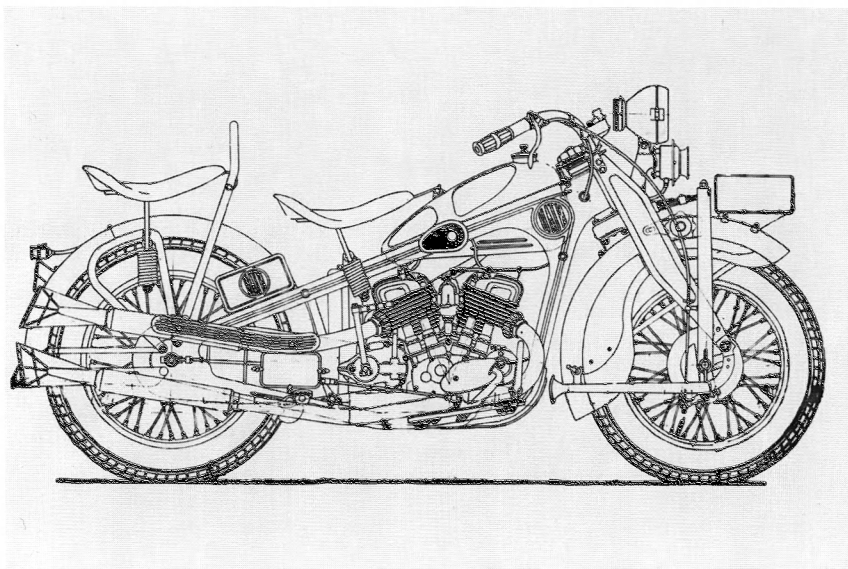
Доверенность на получение мотоцикла BMW R-16 (1931 г.)



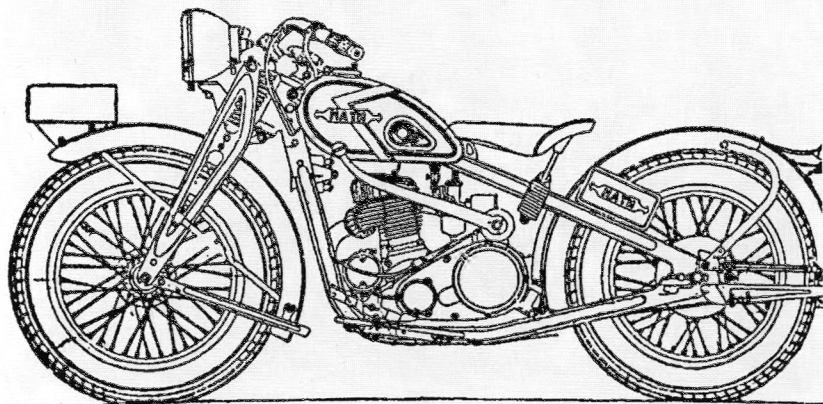
П.В. Можаров с женой
около мотоцикла BMW
R-16 и А.М. Лутц
с женой на мотоцикле
BMW R-11
(1931 г.)



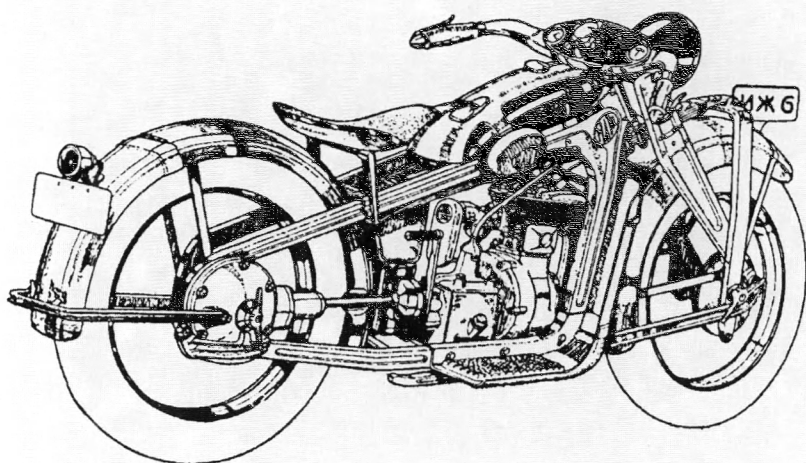
Сын П.В. Можарова
Боря около BMW R-16
в шлеме и крагах отца
(1932 г.)



Общий вид мотоцикла НАТИ-А-750, вычерченный П.В. Можаровым
(апрель 1932 г.)



Общий вид мотоцикла НАТИ-Б-375
(май 1932г.)



Общий вид мотоцикла НАТИ-В-375
(май 1932г.)



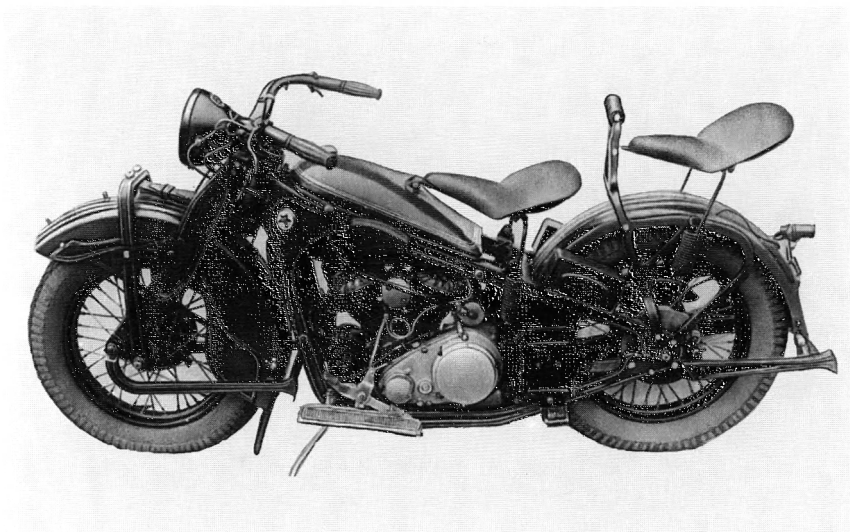
Коллектив Опытного мотоциклетного завода. П.В. Можаров – в центре,
в белом кашне (декабрь 1932 г.)



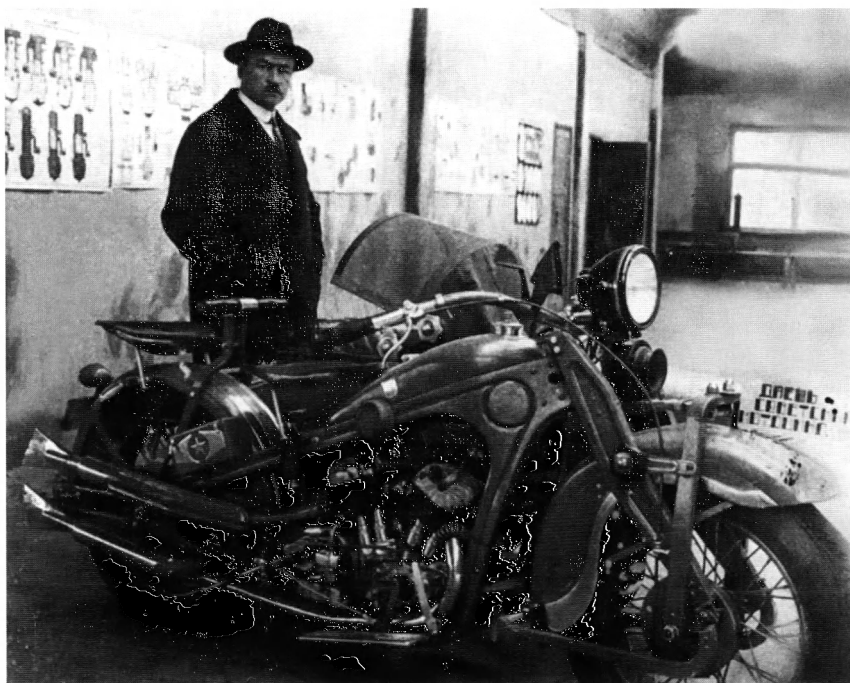
Аэросани, сделанные членами Ижевского отделения АВТОДОР
под руководством П.В. Можарова
(1926 г.)



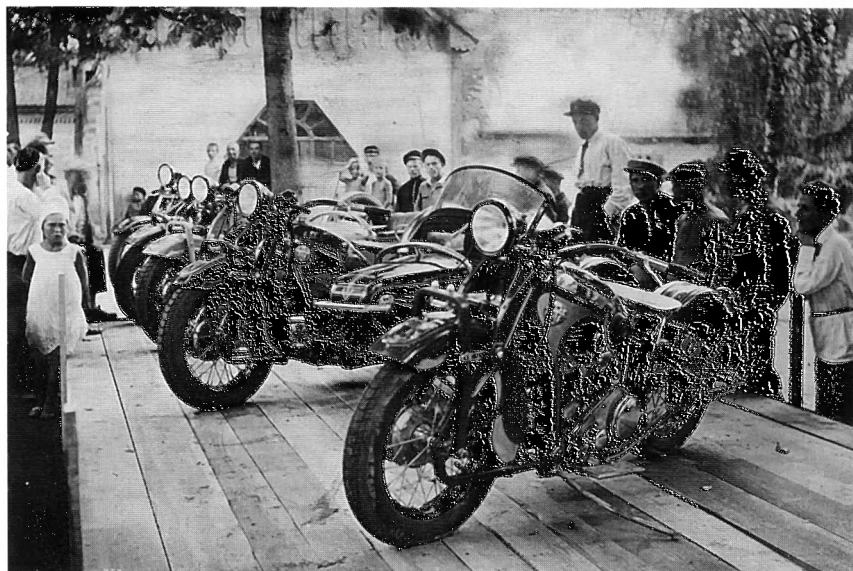
П.В. Можаров (в шапке около руля) и другие создатели мотоцикла
НАТИ-А-750 (1933 г.)



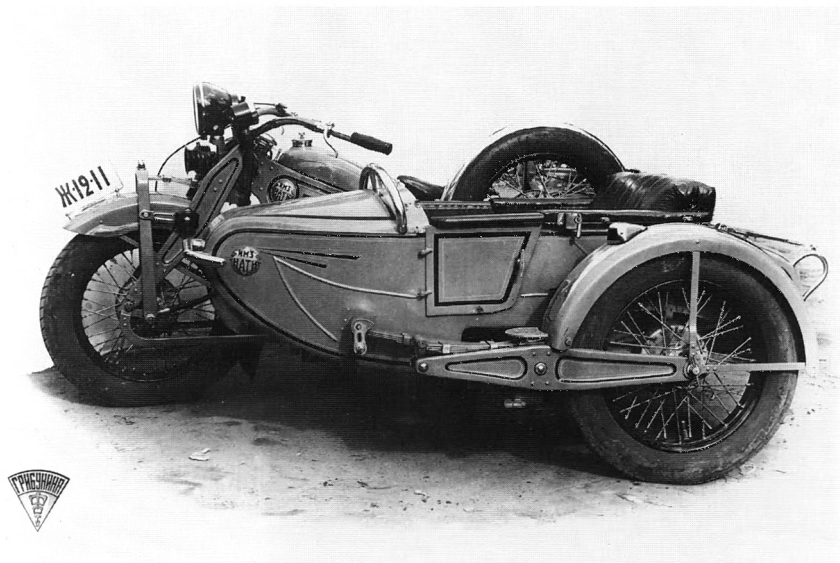
Первый образец мотоцикла ПМЗ-А-750 (1934 г.)



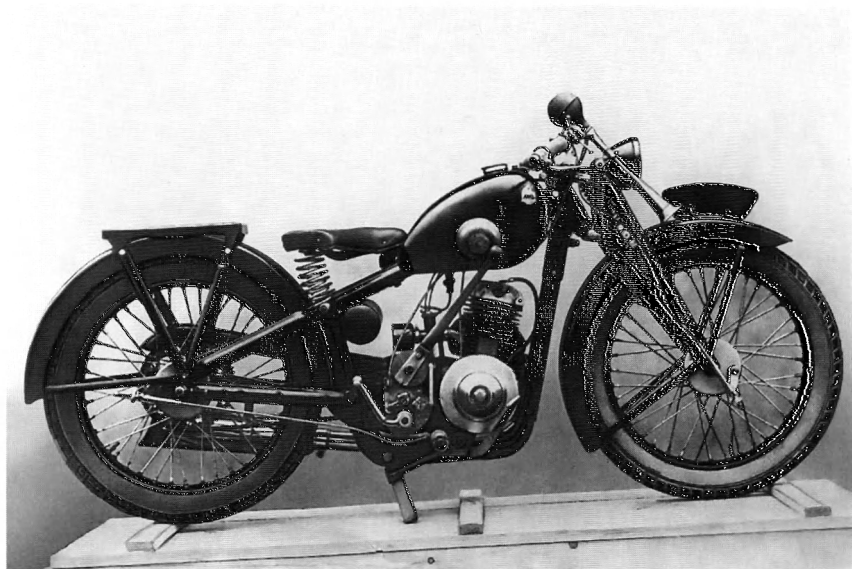
П.В. Можаров около первого мотоцикла НАТИ-А-750 с коляской
(весна 1933 г.)



Мотоциклы НАТИ-А-750 на выставке в центре Ижевска
1 мая 1933 г.



Мотоциклы НАТИ-А-750, вид со стороны коляски
(июнь 1933 г.)



Первый мотоцикл
ИЖ-7
(июль 1933 г.)



Последнее фото
П.В. Можарова
(январь 1934 г.)

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О СМЕРТИ № 57

ПЕРВИЧНОЕ

Выдано в том, что Можаров (фамилия):
Петр Владимирович (отчество)
 умер (ум) в 1934 году 11 числа марта месяца,
 о чем в книге записей актов гражданского состояния О СМЕРТИ
 на 1934 год 20 числа марта месяца произведена соответствующая запись.

Место смерти	Селение	губ.
	город <u>Сочи</u>	обл.
Возраст и причина смерти	уезд	вол.
	округ <u>Ю. Черн. Край</u>	район
Особые отметки	<u>Самубийство</u> <u>L</u>	

И. П. Заведующий Митомарз Дезопронзводитель

Ф. № ИР (с) 8. Ст-АТ ф. № 210×148.

Свидетельство
о смерти
П.В. Можарова

Дорогой Павел,
 Последнее письмо от Кольки
 10-го числа, а также
 письмо Митомарза и мои
 ответы. 17 Марта, работая
 в Ю. Черн. Край, все семейство
 съездило в Крым. Там я
 сяду в поезд и поеду в
 Крым. Там я буду работать
 в колхозе (в бригаде). Я
 тебя люблю. Александр
 Митомарз

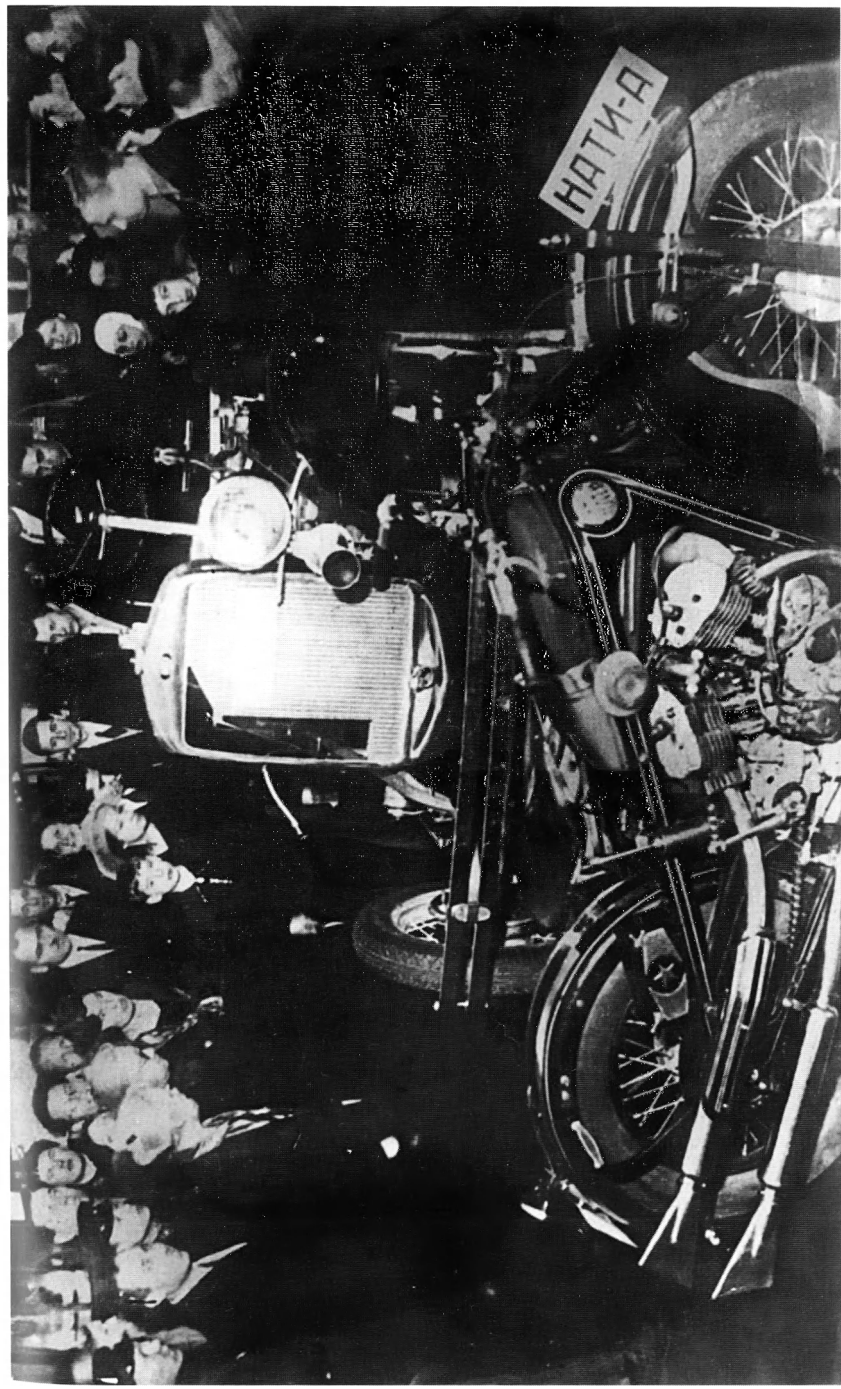
Последнее письмо
П.В. Можарова,
отправленное жене
11 марта 1934 г.

Аверс медали,
отлитой на заводе
“Ижмаш” в честь
100-летия
со дня рождения
П.В. Можарова
(1988 г.)



Реверс медали,
отлитой на заводе
“Ижмаш” в честь
100-летия
со дня рождения
П.В. Можарова
(1988 г.)

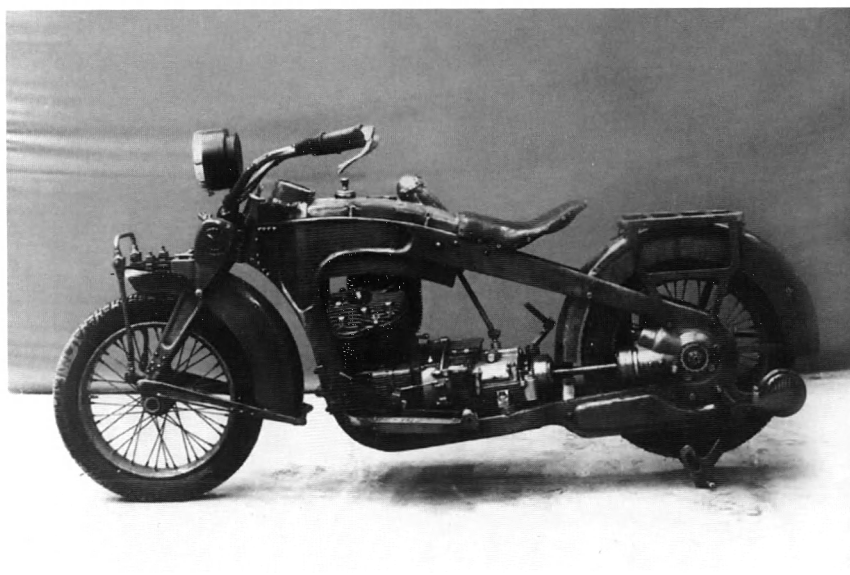




Н.К. Крупская открывает экспозицию транспорта в Политехническом музее (1934 г.). На переднем плане мотоцикл НАТИ-А-750 конструкции П.В. Можарова



Памятная доска на улице П.В. Можарова (Ижевск)



Мотоцикл ИЖ-1 в современном состоянии
(2004 г.)

В тот период по всей стране началась подготовка к очередному Съезду ВКП(б). Считалось нормой к такому событию осуществить что-то важное. И неудивительно, что руководство НАТИ обязало Петра Владимировича к открытию XVII Съезда партии изготовить на ПМЗ головной Подольский образец отечественного армейского мотоцикла НАТИ-А-750 и представить его на выставку в Кремле. Или, как тогда говаривали, сделать подарок к Съезду партии.

Получив, как поначалу казалось, не столь уж трудное задание, П.В. Можаров со всей серьёзностью приступил к его выполнению. Подольск находился в 40 км от Москвы, куда приходилось ежедневно ездить. Пётр Владимирович жил в посёлке Лихоборы на окраине Москвы, и на работу добирался трамваями с пересадками до Курского вокзала, а затем ехал на пригородном поезде. Дорога в один конец занимала более двух часов. К тому же требовалось посещать мотоциклетное КБ НАТИ Наркомат тяжёлой промышленности (НКТП).

Петру Владимировичу предстояло решить несколько весьма трудных задач. Он должен был подготовить производственный участок на ПМЗ для изготовления опытной серии мотоциклов, выхлопотать в НКТП необходимое для этого финансирование, с учётом имеющегося на заводе оборудования соответственно доработать конструкторскую документацию на НАТИ-А-750, проследить за набором персонала мотоциклетного участка и подготовить его к новому виду работы, всего не перечислить. На ПМЗ не очень обрадовались предстоявшему освоению производства мотоциклов, ведь завод был перегружен плановыми заданиями и немало делал вне плана.

Как и в прежние времена, П.В. Можаров увлекал людей личным примером. Самым трудным для него оказались хлопоты в Наркомате. Там он много времени просиживал в приёмных руководителей различного ранга, нервничал, писал письма наркому тяжёлой промышленности Серго Орджоникиде. И всё же полученных с большим трудом средств, едва хватало для приобретения и заказа нужных станков, машин, аппаратов и приспособлений. На ПМЗ из-за недостаточной мощности пресов оказалось трудным освоение штамповки элементов рамы и вилки, рычагов подвески коляски и половин бензобака, других деталей, требовавших тщательной обработки металла давлением. Зато изготовление мелких деталей на металлорежущих станках, закалка и другая термообработка металлических деталей выполнялись высококачественно. Но особенно хорошо рабочие с большим опытом проявили себя при окраске, в том числе и больших поверхностей.

На ПМЗ Пётр Владимирович впервые в жизни не чувствовал себя своим в коллективе. Его воспринимали как “варяга”, хотя и талантливого. Там он впервые ощутил неведомое ему ранее духовное опустошение. Его постоянно поторапливало руководство НАТИ. А это, в сочетании с большим перенапряжением от огромной ответственности, множеством хлопот в Наркомате и тяжёлыми ежедневными длительными переездами на трамваях и пригородных поездах, привело к резкому ухудшению самочувствия.

Тем не менее, П.В. Можаров сумел хорошо организовать работу на ПМЗ. При подготовке производства пришлось существенно доработать конструкторскую документацию, а в процессе изготовления первого образца на ПМЗ уточнять и её. Рождавшийся в творческих муках мотоцикл отличался от своего прототипа. Во второй декаде января 1934 г. завершили изготовление первого “Подольского НАТИ”. Руководство НАТИ сразу же рпортовало об этом в ЦК ВКП(б).

К тому времени уже сложилась практика всё, только что созданное важное для страны, – новые автомобили, танки, пушки, самолёты и другую технику – срочно демонстрировать главе государства И.В. Сталину. ПМЗ-А-750 сразу же отправили в Кремль на выставку, посвящённую открытию XVII Съезда ВКП(б), несмотря на то, что то был всего лишь промышленный образец, то есть машина не проверенная в движении. Благодаря этому члены ЦК партии и руководители ВСНХ увидели очередное творение Петра Владимировича Можарова. Им новый мотоцикл очень понравился и неудивительно, что тут же было решено достойно отметить заслуги П.В. Можарова перед страной. Ему предоставили отпуск и выделили путёвку в санаторий ЦК партии на берегу Чёрного моря в Сочи.

Роковой отпуск

Нетрудно догадаться, что в это время был так называемый мёртвый сезон и санаторий пустовал. Тем не менее, Пётр Владимирович сразу же решил отправиться в первый свой официальный отпуск. Провожая главу семейства на “юга”, родные не ведали, что прощаются с ним навсегда. Неведение, к счастью, не омрачило расставания. Его жена Варвара Игнатьевна продолжала заботиться о сыне, о маме Петра Владимировича, о своей младшей сестре. А её муж, помимо любви к ближним, увёз с собой заботы и тревоги о ставших ему дорогими тяжёлых мотоциклах. Подготовка их к серийному производству не оставляла его мысли. Из санатория он присылал волнующие

письма. Отпуск заканчивался, Петра Владимировича уже ждали дома и на работе, но вдруг, как гром среди ясного неба 11 марта 1934 г. Варвара Игнатьевна получила телеграмму о самоубийстве мужа [129]. Она тут же сообщила о случившемся в АВТОДОР, родным и друзьям мужа. Вместе с ней и его братом Павлом с женой они приехали в Сочи.

В сочинской фотоартели “Кавказская Ривьера” сфотографировали на вечную память гроб с телом Петра Владимировича у развёрнутого знамени АВТОДОР – той самой общественной организации, которой он честно служил пламенной мыслью и упорным трудом. Близким П.В. Можарову людям не верилось, что он “наложил на себя руки”. Погружённые в эти грустные мысли некоторые из них попытались, говоря современным языком, провести независимое расследование по “горячим следам”. Так, И.Е. Шадрин сумел разглядеть на руках Петра Владимировича порезы, и это побудило его поверить сообщению о самостоятельном вскрытии вен, а А.Н. Пешехонов, примяв подушку под головой Петра Владимировича, рассмотрел тампон, закрывавший, как он предположил, пулевое ранение. У людей, приехавших на похороны возникли версии о насильственной смерти П.В. Можарова. Однако в Сочи они это не обсуждали. Действия, приехавших проститься с умершим, были подчинены православной традиции. А она запрещала хоронить самоубийц на территории кладбища, поэтому Петра Владимировича похоронили за оградой.

Гроб с телом П.В. Можарова друзья и соратники несли на руках, а помогавшие им дети несли венки, среди которых был и от коллектива НАТИ и от других организаций.

На месте захоронения оказалось, что вблизи уже были аналогичные могилы. После обязательных поминок, разъезжались с грустными мыслями. Размышляли о дальнейшей жизни, уже без Петра Владимировича. Коллеги из НАТИ, с ИМЗ и ПМЗ прикидывали, как они продолжают дело П.В. Можарова по выпуску мотоциклов НАТИ-А-750 и ИЖ-7. А его вдова Варвара Игнатьевна мысленно дала себе слово поскорее обустроить могилу любимого и получить профессию, чтобы самой работать и растить сына.

Глава VII

После Петра Можарова

Мысли и тревоги умершего человека неведомым образом передаются его родным и друзьям. Родственники, преодолевая горести, учатся жить без ушедшего в вечность любимого человека. Его светлый образ служит им поддержкой и опорой в трудные минуты, помогает достойно переносить неизбежное. А друзья и коллеги, покручинясь, стараются завершить общее начатое дело так хорошо, как только можно. Они оценивают, успехи, достигнутые когда-то вместе с умершим другом, и, своим стремлением превзойти уже сделанное совместно с ним, воздают ушедшему в небытие собрату по труду лучшее из возможного – таков нерукотворный памятник его дерзаниям и неосуществленным замыслам.

Загадочное письмо

Возвратившуюся домой, Варвару Игнатьевну ожидало ещё одно печальное испытание – письмо от Петра Владимировича, отправленное любимой жене в последний день. Вот, что он писал:

“Дорогая Варя,

Последние дни как будто бы лучше, а врачи, чувствую, умалчивают и ошибаются. 17 лет я работал без отпуска, известный своими работами начиная со Сталина и Ворошилова, кончая любимым Динамовцем, “Даешь советский мотоцикл!” – кто это знает, сколько ухлопано сюда крови?

А я боюсь, что меня посадят здесь под колпак (в больницу). Я писал председ. Автодора А.М. Лежава, чтобы он через ЦИК (М.И. Калинина) не ожидая сообщения о моей “кончине” в местной больнице Сочи, дали дирекции Ривьеры распоряжение отпустить...

Как бы то ни было, мне дьявольски хочется работать в это время, когда мое кровное дело “Сов. мотоцикл” наконец красуется на выставке Партсъезда.

То же самое я написал и А.Н. Семашко (бывш. нарком), который все время интересовался моими работами.

Интересует вопрос – как Орджоникидзе, разрешил ли наш вопрос с кредитами по мотозаводу?

Врачи хотят завтра отправить в Москву выпись, что оставят здесь.

11.Ш. 1934. *Твой Петя*”. [130].

Содержание письма – свидетельство переживаний Петра Владимировича о делах на производстве. Ведь для него работа всегда была на первом месте. В тоже время, создаётся впечатление, что его отправили в отпуск не по своей воле, и, согласившись, он об этом глубоко сожалел.

Горе поселилось в счастливом доме Можаровых. Администрация организаций, в которых он работал, и его друзья стали хлопотать об оказании помощи его родным, потерявшим кормильца. Дирекция НАТИ и ИМЗ подготовили отзывы о производственной деятельности П.В. Можарова. Аналогичный документ, названный “Заключение”, свидетельствовавший о его больших заслугах перед отечественной промышленностью, выданный Тамбовским пороховым заводом, хранился в семье Петра Владимировича [131]. Его друзья посоветовали Варваре Игнатьевне пойти на курсы медсестёр, и она последовала их советам. Они помогли ей выхлопотать пенсию за потерю кормильца. Так, разрешились материальные затруднения в семье вдовы Петра Владимировича.

Пока шли эти хлопоты, жарким летом 1934 г. Варвара Игнатьевна приехала в Сочи, чтобы облагородить могилу мужа. Она оплатила установку памятника и ограды, украсила их лентой с прощальным венком от сотрудников НАТИ, посадила у изголовья могилы побег кипариса. В дальнейшем ей удавалось лишь изредка приезжать в Сочи. Последний раз она побывала там в 1938 г. Кипарис вырос, душа её успокаивалась, чему, видимо способствовали текущие заботы о подраставшем сыне и о маме Петра Владимировича.

Мотоциклы с можаровским уклоном

На ПМЗ продолжалась работа по освоению выпуска нового армейского мотоцикла. Конструкторскую документацию переработали по указаниям, сделанным П.В. Можаровым перед его уходом в злополучный отпуск. Её сделали с учётом поставляемых на завод материалов и имевшегося на нём оборудования. Обновлённому мотоциклу присвоили заводскую марку ПМЗ-А-750. Конечно, молодым конструкторам и инженерам, работавшим на мотоциклетном участке без Петра Владимировича, поначалу было непривычно и трудновато. Но постепенно они освоились, и работа стала подвигаться. Так, к 1 мая 1934 г. там сделали три мотоцикла, а к середине июля – ещё шесть. Выпуск мотоциклов на ПМЗ лично контролиро-

вал нарком тяжёлого машиностроения Серго Орджоникидзе. 25 июля он прибыл на завод. После запланированного знакомства с работой предприятия, ему показали девять сияющих краской ПМЗ-А-750. Машины – очень понравились. А когда товарищ Серго узнал, что в следующем году планируется изготовить 500 таких мотоциклов, то заявил: “таких машин в будущем году нужно сделать не менее 1500” [132]. Слова наркома взволновали сотрудников ПМЗ. Жаль, что их не слышал П.В. Можаров. Они послужили бы ему высшей наградой и обрадовали бы.

Потребность страны в тяжёлых армейских мотоциклах была столь велика, что ещё не вполне совершенную модель решили строить серийно сразу на двух заводах. В 1935 г. на ПМЗ предполагалось изготовить 1000 мотоциклов, а на механическом заводе им. Фрунзе – 2700 [10]. При этом выпуск продукции на этих предприятиях не снижали, и значительных средств на их модернизацию не выделяли. В этом волевым акте руководства НКТП была заложена вероятная неудача серийного производства ПМЗ-А-750.

Испытателям и спортсменам новинка понравилась. Прочная рама позволяла устанавливать на неё двигатель большего рабочего объёма, а мягкая подвеска переднего колеса обеспечивала хорошее держание дороги при больших скоростях движения. Слабым местом машины оказалась система зажигания, поставляемая ПМЗ смежниками. Но добиться повышения её качества и надёжности заводу не удалось. Быстро выяснилось и слабое место техпроцесса на заводе. Это были две совершенно новые для него операции: изготовление деталей прессованием и сварка рамы. Заводчане очень старались повысить качество этих операций. Но, как показала практика, без такого опытного конструктора и производственника, каким был П.В. Можаров, завод с этой задачей так и не справился. В результате ПМЗ не удавалось выпускать запланированное количество мотоциклов, а сделанные – не отличались необходимой надёжностью.

Однако если ПМЗ-А-750 попадали к заботливым владельцам, которые следили за ними, и устраняли неизжитые заводом дефекты, то эти мотоциклы показывали высокие ходовые качества, вполне соответствовавшие знаменитым иностранным моделям, например Harley-Davidson. Об этом знали специалисты НКТП, в своё время заставившие НАТИ спроектировать этот мотоцикл. Однако большинство водителей “ПМЗ” были не в состоянии поддерживать их высокие ходовые показатели. Но главное, заводы-изготовители оказались неспособными своими силами повысить качество мотоциклов. Это вело к снижению поставок ПМЗ-А-750 и вынудило НКТП в 1937 г. снять их с производ-

ства. В НАТИ сложившуюся ситуацию связывали с безвременным уходом из жизни П.В. Можарова.

К 1938 г. в стране уже не выпускались мотоциклы, спроектированные лично Петром Владимировичем. Л-300 заменили совершенно новой машиной Л-8, вместо ИЖ-7 выпускали её улучшенную модификацию ИЖ-8. Закрытую же штампованную сварную раму, впервые применённую Петром Владимировичем на ИЖ-1, в несколько изменённом виде применили отечественные конструкторы. Они создали её аналогию, когда проектировали лёгкий мотоцикл В-125 и его модификацию ПМЗ-125 [134].

Память о Петре Можарове

В 1988 г. в Ижевске на заводе “Ижмаш” отмечали столетие со дня рождения П.В. Можарова. В канун этого события сын Петра Владимировича Борис Петрович передал музею завода ряд ценных документов и личных вещей отца. В честь этого события на заводе отлили памятную медаль. На её аверсе изображён портрет Петра Владимировича в три четверти в инженерной фуражке и сделана надпись “1888–1934. Можаров П.В.”, а на реверсе – мотоцикл ИЖ-1 и надпись: “100 лет со дня рождения первого конструктора ижевских мотоциклов. 1888”. Спустя год по инициативе автора одну из улиц Ижевска, по которой, как уверяли старожилы, в своё время нередко ездил на мотоцикле П.В. Можаров, переименовали в улицу Можарова. В её начале на одном из домов установили мраморную доску с надписью “Улица имени Петра Владимировича Можарова (1888–1934) создателя ижевских мотоциклов” [1].

По-журналистски отметила 100-летний юбилей редакция журнала “Техника-молодёжи”. В 12 номерах за 1989 г. автор опубликовал историческую серию очерков “Мотоциклы России и СССР”, в которых красной нитью проходила роль Петра Владимировича в отечественном мотоциклостроении. Статьи о нём публиковали и другие журналы и газеты.

К настоящему времени сохранились три мотоцикла, в создании которых лично участвовал П.В. Можаров. Это – ИЖ-1, ИЖ-4 и НАТИ-А-750 с заводским номером 2. Первые два с 1930 г. не покидали Ижевск и хранятся в музее ОАО “Ижевские мотоциклы”. А вот судьба мотоцикла НАТИ-А-750 “№ 2” – удивительна и в некотором смысле загадочна.

Б.М. Фиттерман рассказывал, что Пётр Владимирович с согласия руководства НАТИ, в 1933 г. передал мотоцикл НАТИ-А-750 “№ 2” в Политехнический музей столицы в период подготовки на его экспозиционных площадях выставки “Наши достижения”. Машину поместили в экспозицию вновь открывавшегося автотранс-

портного отдела. А далее начиналась детективная история. По версии известного московского реставратора Я.Д. Зузика мотоцикл НАТИ-А-750 изъяли из экспозиции Политехнического музея и вернули в промышленность. В 1993 г. Ярослав Дмитриевич приобрел его, и через пять лет отреставрировал. Затем он предложил Политехническому музею выкупить у него уникальный мотоцикл. Это предложение осталось без ответа. В 1994 г. Я.Д. Зузик умер, и через год его вдова продала НАТИ-А-750. Автор видел этот мотоцикл на выставке “Автоэкзотика-2000”. Его выставял новый владелец уникального памятника науки и техники В. Обимаха гражданин Литвы. Он сообщил, что понимает историческую ценность мотоцикла, бережно хранит и поддерживает его в рабочем состоянии.

Эпилог

Служение отечественной технике – судьба многих инженеров. Но редко кому удавалось проявить себя так ярко и широко, как Петру Владимировичу Можарову. Он заслуженно признан патриархом отечественного мотоцикlostроения. Это и неудивительно. Ведь всего за шесть лет ему удалось спроектировать более двенадцати мотоциклов, и лично принять участие в изготовлении десяти. Такого темпа и разнообразия конструкций не достиг ни один отечественный конструктор. Эта деятельность заняла небольшой отрезок его трудовой жизни: 6 лет из 19. Большую же её часть П.В. Можаров работал механиком и теплотехником. На предприятиях, где он трудился, им была произведена столь существенная модернизация теплового хозяйства производства, что администрация неоднократно отмечала его деятельность в духе времени – денежными премиями и ценными подарками и даже представила к награде орденом “Герой труда”.

Помимо основной работы он успевал помогать конструкторам-любителям в создании глассера и аэросаней. Но, пожалуй, наибольшее впечатление вызывает факт самостоятельной постройки всего за 3 месяца самолёта в селе Красивка. К сожалению, историки отечественной авиации не заметили этого события.

Размышляя о творческой судьбе Петра Владимировича Можарова, укрепляешься в мысли: если человек талантлив, то не в одном, а во многом.

П.В. Можаров достойно прожил жизнь. Он творил для Родины и с мыслью об этом не расставался никогда. В отечественной истории техники Пётр Владимирович Можаров признан выдающимся конструктором экспериментальных и опытных мотоциклов.

Основные даты жизни и инженерной деятельности П.В. Можарова

- 1888 г. – родился в селе Саюшки Кирсановского уезда Тамбовской губернии.
- 1902 г. – поступил в шестилетнюю тамбовскую гимназию.
- 1910 г. – поступил в Лейпцигский университет.
- 1914 г. – закончил Лейпцигский университет, вернулся на родину в село Красивка, Тамбовской губернии, где построил самолет.
- 1915 г. – поступил на Тамбовский пороховой завод.
- 1916 г. – вступил в гражданский брак с К.Н. Никольской, умершей в 1918 г.
- 1920 г. – вступил в брак с В.И. Петровой.
- 1924 г. – переехал в Ижевск и поступил на Ижстальзаводы.
- 1928 г. – спроектировал первый мотоцикл, участвовал в мотопробеге по маршруту Москва – Тифлис – Москва на немецком мотоцикле.
- 1929 г. – завершил проектирование первых ижевских экспериментальных мотоциклов (ИЖ-1 – ИЖ-6), участвовал в Первом Всесоюзном испытательном пробеге советских мотоциклов, переехал в Ленинград и поступил работать в трест ТРЕМАСС.
- 1930 г. – организовал первое в стране серийное производство отечественных мотоциклов марки Тремасс-300, участвовал во Втором Всесоюзном испытательном пробеге советских мотоциклов.
- 1931 г. – завершил создание мотоцикла Л-300, участвовал в Третьем Всесоюзном испытательном пробеге советских мотоциклов, переехал в Москву и поступил работать в Научный автотракторный институт (НАТИ).
- 1932 г. – завершил проектирование первого отечественного армейского мотоцикла НАТИ-А-750, был прикомандирован к Ижевскому мотоциклетному заводу для оказания технической помощи при пуске его в действие и изготовлении опытных образцов этих мотоциклов.
- 1933 г. – завершил изготовление опытных образцов армейского мотоцикла НАТИ-А-750, вернулся в Москву и был прикомандирован к Подольскому механическому заводу (ПМЗ) для освоения серийного изготовления этих армейских мотоциклов.
- 1934 г. – завершил изготовления головного образца армейского мотоцикла ПМЗ-А-750, 11 марта умер в санатории ЦК ВКП(б) в г. Сочи.

Публикации П.В. Можарова

Теплотехника

1. Авторское свидетельство № 3091 “Котельная топка для сжигания угля, состоящего из смеси крупных кусков с мелочью”, 1924 г.

Мотоциклы

2. Массовая сборка мотоциклов в Германии // За рулём. – 1929. – № 8. – С. 14–15.

3. Трубчатая или прессованная рама для мотоциклов? // За рулём. – 1929. – № 15. – С. 13.

4. Советский мотоцикл ИЖ-3 // За рулём. – 1929. – № 19. – С. 13.

5. Успехи мотоцикlostроения в Ленинграде // За рулём. – 1930. – № 22. – С. 15.

6. Технические результаты пробега советских мотоциклов Л-300 // Мотор. – 1931. – № 7. – С. 43–48.

7. Технические результаты пробега советских мотоциклов Л-300 (Продолжение) // Мотор. – 1931. – № 8. – С. 59–61.

8. Мотоцикл “НАТИ-А-750” // Мотор. – 1932. – № 4. – С. 182.

9. Мотоцикл “НАТИ-Б-375” // Известия НАТИ. – 1932. – № 7–8. – С. 54–55.

10. Ещё к вопросу проектирования советских мотоциклов // Мотор. – 1932. – № 6. – С. 279.

11. Мотоцикл НАТИ-В-375 // Мотор. – 1932. – № 6. – С. 280.

12. Советские мотоциклы Л-300. – Л.-М.: Госмашметиздат, 1932. – 44 с.

Автомобили

13. Как обучают управлять автомобилем в Германии // За рулём. 1929. – № 3. – С. 24.

14. По дорогам Америки // За рулём. – 1929 – № 18. – С. 24–25.

15. Форд на мировом рынке // За рулём. – 1929. – № 20. – С. 9–10.

Публикации о П.В. Можарове

1. *Тандит Л.* Бег стальных коней. – М.: Автодор, 1929.
2. *Алексеев С.* На фабрике советских мотоциклов // Ижевская правда. – 1929 г. – 3 сент. – С. 2.
3. Успех советского мотоцикла // Там же. – 1929 г. – 25 окт. – С. 2.
4. *Пасхин Б.* Спорт. Итоги за 1929 год // Мотор. – 1930. – № 1. – С. 81–85.
5. *Б.С.А.* Пути советского мотоцикlostроения // Там же. – № 6. – С. 70–74.
6. *Корзинкин Г.* Советские мотоциклы НАТИ-А и НАТИ-Б // За рулем. – 1931. – № 9–10. – С. 20–21.
7. Мотовелостроение за 50 лет. – М.: НИИНавтопром, 1968. – 98 с.
8. *Шумилов Е.* Рыцарь “моторизации” // Удмуртская правда. – 1986, 6 авг. – С. 3.
9. *Козлов Д.В.* Коллекция отечественных мотоциклов Политехнического музея // Памятники науки и техники: Сб. ст. – М.: “Наука”, 1987. – С. 115–125.
10. *Шумилов Е.* Рыцарь моторизации // Уральский следопыт. – 1988. – № 5. – С. 60.
11. *Ривелис И.* На заре индустриализации // Удмуртская правда. – 1988, 29 авг. – С. 3.
12. *Ривелис И.* На заре индустриализации // Там же. – 30 авг. – С. 3.
13. *Караваева Т.* Путь конструктора // Машиностроитель. – 1988, 7 сент. – С. 2–3.
14. *Новиков В.Н.* Накануне и в дни испытаний. – М.: Политиздат, 1988.
15. *Воронцов А.* Мотоциклы. Т. 1. – М.: Виктория АСТ, 1997. – 256 с., цв. ил.
16. *Курихин О.* Великолепная пятерка // Техника – молодежи. – 1989. – № 3. – С. 18–19.
17. *Курихин О.* Первый серийный // Там же. – № 4. – С. 18–19.
18. *Курихин О.* В серии тяжелые // Там же. – № 5. – С. 18–19.
19. *Курихин О.* Долгожитель из племени “М” // Там же. – № 12. – С. 24–25.
20. Мотоциклы давних лет // За рулем. 1989. – № 8. – С. 9.
21. *Фиттерман Б.М.* История в лицах (Мотоциклы) // Московский автотранспортник. – 1989. – № 24. – С. 10.
22. *Курихин О.* Неистовый конструктор мотоциклов. Рукопись. 1990. 49 с. Архив автора.
23. *Ривелис И.* Уральский брат “москвича”: Автозавод объединения “Ижмаш”: вчера, сегодня, завтра. – Свердловск. Изд-во Урал. ун-та. – 1990. – 340 с.

24. *Можаров Н.Д.* О роде Можаровых. Материалы к его истории. Ч. 1–3. – М.: Памятники исторической мысли, 1997–2000.
25. *Соломенникова О.* На крутом выраже // *Машиностроитель*. – 1998, 17 апр. – С. 6.
26. Под именем “Иж” / Под общ. ред. Л.А. Боршанского. – Ижевск.: Полиграф, 1999. – 85 с.
27. *Тихонова И.* Петр Можаров // *Машиностроитель*. – 1999. – 25 авг. – С. 2, 4.
28. *Курихина Л.И.* Мотоцикл Л-300 // Памятники науки и техники в музеях России: Альбом. Вып. 3 / Политехн. музей; Сост. сб. Л.М. Кожина, В.Р. Михеев, О.В. Курихин; Науч. ред. Г.Г. Григорян, Л.М. Кожина. – М.: Знание, 2000. – С. 14–15.
29. *Курихин О.В.* Роль П.В. Можарова в становлении отечественного мотоциклостроения / История техники и музейное дело. – М.: Новая школа, 2002. – Вып. 2. – С. 96–100.
30. *Курихин О.* Особенности становления серийного производства мотоциклов в Ижевске // Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова. Годичная конференция, 2002. – М.: Диполь-Т, 2002. – С. 506–508.
31. Энциклопедия мотоциклов. Фирмы. Модели. Конструкции. – М.: За рулем, 2003. – 576 с., ил.
32. *Курихин О.* Освоение зарубежного опыта в период создания первых отечественных экспериментальных мотоциклов 1927–1929 гг. // Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова. Годичная конференция, 2003. – М.: Диполь-Т, 2003. – С. 524–526.
33. *Курихин О.* Самолёт П.В.Можарова // Там же. – С. 526–528.
34. *Курихин О.* “Проба” Петра Можарова // Крылья Родины. – 2003. – № 11. – С. 27–31.
35. *Курихин О.* Крылатая “Проба” Петра Можарова или машина, не известная даже В.Б. Шаврову // Аэрокосмическое обозрение. – 2003. – № 6. – С. 50–51.

Разработки П.В. Можарова

Инженерные сооружения

а) на ТПЗ выполнены следующие работы (1915–1924 гг.)

1. Спроектированы и оборудованы все пороходелательные здания ТПЗ.
2. Спроектировано 40% механического оборудования пироксилинового завода суточной производительностью 32 т.
3. В центральной котельной установлены и запущены в действие шесть паровых котлов системы “Стирлинга” с поверхностью нагрева 510 м² каждый, паро- водопроводы, водоочистительная и питательные станции и пр.
4. Спроектировано механическое оборудование конвейерной подачи угля в Центральную котельную и механического отвода шлака, а также механическое оборудование угольного склада емкостью 64 т.
5. Спроектированы и переделаны топки Центральной угольной котельной.
6. Сооружён паропровод к зданию вымочки и сушки пороха общей протяжённостью 26 км.
7. В пятимесячный срок построена и сдана в эксплуатацию новая котельная. Работа отмечена премией ГУВП в 25 тыс. руб.
8. Спроектирована и сдана в эксплуатацию система центрального отопления общежития для рабочих.
9. Спроектирована и сдана в эксплуатацию система отопления большого театра (Народного дома).
10. Отремонтирован и сдан в эксплуатацию кирпичный завод производительностью 4 млн единиц кирпича в сезон.
11. Оборудована и сдана в эксплуатацию мукомольная мельница, также порохосушилка, суточная производительность которой достигала 3000 т.
12. Законсервировано оборудование завода сухой перегонки дерева и начата его модернизация.
13. Спроектирована и сдана в эксплуатацию деревосушилка.
14. Спроектирована и сдана в эксплуатацию котельная парового отопления Механического завода с тремя котлами, каждый – с поверхностью нагрева 120 м².
15. Спроектировано и введено в строй паровое отопление деревообделочной мастерской.
16. Спроектированы и введены в строй выносные топки к котлам центрального отопления одного из зданий ТПЗ и фурштата.
17. Спроектирован и введён в эксплуатацию трубопровод для отопления общежития рабочих.
18. Оснащены электроприводом шахтно-цепные топки для сжигания торфа.
19. Спроектирован и введён в эксплуатацию лесопильно-деревообделочный завод с установкой локомобиля, дутьевой топкой для сжигания опилок и утилизацией мятого пара в деревосушилке.

б) на Ижстальзаводах (1925–1928 гг.)

20. Усовершенствована вся теплосеть Сталелитейного и Оружейного заводов.

21. Спроектирована и введена в эксплуатацию сигнальная сирена, позволившая в 8 раз снизить расход пара в сравнении с паровым гудком.

22. Спроектирован мотоциклетный завод, с годовой программой выпуска до 120 тыс. мотоциклов.

Стационарные двигатели

23. Спроектирован и подготовлен к серийному производству стационарный дизельный двигатель ТПЗ-12 (1923 г.).

24. Спроектирован и подготовлен к серийному производству стационарный карбюраторный двигатель “СМ” (1933 г.).

Мотоциклы

25. Спроектированы шесть экспериментальных мотоциклов: ИЖ-1, ИЖ-2, ИЖ-3, ИЖ-4, ИЖ-5, ИЖ-6. Первые пять из них были изготовлены и испытаны (1928–1929 гг.).

26. Спроектированы, изготовлены и испытаны мотоциклы “Тремасс-300” (1930 г.). Спроектирован, изготовлен (3 экземпляра) и испытан усовершенствованный вариант мотоцикла Л-300 (1930–1931 гг.), в течение 1935–1936 гг. выпускался серийно.

27. Спроектированы армейские мотоциклы НАТИ-А-750, НАТИ-Б-375, НАТИ-В-375, изготовлено пять экземпляров НАТИ-А-750 (1932–1933 г.). Оказана техническая помощь при проектировании и изготовлении опытного образца мотоцикла ИЖ-7 (1932–1933 гг.).

28. Доработана конструкторская документация НАТИ-А-750, сделан опытный образец на Подольском механическом заводе (1933–1934 гг.).

Транспорт с воздушным двигателем

29. Спроектирован, изготовлен и испытан самолёт “Проба” (село Красивка, Тамбовской губернии, 1914–1915 гг.).

30. Спроектирован, изготовлен и испытан глиссер “Автодор” (Ижевск, 1926–1927 гг.).

31. Спроектированы, изготовлены и испытаны аэросани (Ижевск, 1932–1933 гг.).

Разработки, выполненные в Германии

32. Изобретена боковая подножка к мотоциклу-одиночке. Подана патентная заявка (1929 г.).

33. Проанализированы проекты мотоцикла БМВ R-16 и коляски к нему. 18 замечаний фирма БМВ внесла в конструкторскую документацию (1930 г.). Эта мотоколяска использовалась мотоциклетными фирмами Германии (1931–1945 гг.) и отечественными мотоциклетными заводами (1941–1971 гг.). В СССР было сделано более 8 млн таких мотоколясок.

Таблица 1

Основные параметры мотоциклов, спроектированных П.В. Можаровым

Показатели	Параметры											
	ИЖ-1	ИЖ-2	ИЖ-3	ИЖ-4	ИЖ-5	ИЖ-6	ИЖ-7	Тре-масс-300	Л-300	НАТИ-		
Рабочий объём, см ³	1200	1200	750	200	400	500	293	750	375	375		
Тип двигателя	четырёхтактный											
Зажигание	двухтактный											
Главная передача	двухтактный											
Число передач	Карданный вал		Цепь закрытая		Карданный вал		Цель открытая					
	3		2		3							
Тип рамы	Штампованная, сварная											
База, мм	1400	1300	1100	1300	1320	1395	1320	1395	1320	1395	1395	
Тип мотоцикла	С коляской											
Масса, кг	300		180		100		130		150		125	
	V-образное		Вертикальное		Наклонное		V-образное		Вертикальное		Вертикальное	
Положение цилиндров	27×4,0		26×3,25		26×3,0		26×3,25		19×3,25		18×4,25	
Рулевая вилка	Двойная маятниковая		Параллелограмм		Маятниковая		Параллелограммная		Маятниковая		Маятниковая	
	Параллелограмм		Маятниковая		Параллелограммная		Маятниковая		Параллелограммная		Маятниковая	

Литература

1. *Можаров Н.Д.* О роде Можаровых. Материалы к его истории. Ч. 1–3. – М.: Изд-во “Памятники исторической мысли”, 1997–2000.
2. Архив автора. Паспортная книжка П.В. Можарова.
3. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 14.
4. Архив автора. Папка для документов П.В. Можарова.
5. Архив автора. Удостоверение П.В. Можарова.
6. Архив автора. Заявление сотрудников Тамбовского порохового завода об организации торжественных проводов П.В. Можарова.
7. Архив автора. Поздравительный адрес П.В. Можарова.
8. Архив автора. Учетная карточка П.В. Можарова.
9. Архив автора. Ходатайство НАТИ о назначении пенсии вдове П.В. Можарова.
10. Архив автора. Курихин О.В. Неистовый конструктор мотоциклов. Рукопись. 49 с.
11. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 2.
12. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 2–11об.
13. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 16.
14. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 8.
15. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 14–17.
16. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 18–22.
17. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 9.
18. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 5, 12.
19. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 51.
20. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 60об.
21. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 61.
22. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 61об.
23. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 63.
24. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 95–102.
25. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 86об.–518.
26. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 114об.–118.
27. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 5, 8.
28. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 28–29.
29. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 33.
30. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 46–118.
31. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 47об.–48.
32. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 49–49об.
33. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 50–51.
34. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 52.
35. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 54об.
36. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 55–55об.
37. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 55об.–56.

38. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 56об.–58.
39. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 58–59.
40. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 59об–60.
41. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 102об.
42. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 93, 97–98об.
43. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 85об.
44. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 117об.
45. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 132–144об.
46. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 133–134.
47. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 134об–135об.
48. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 143–144об.
49. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 144об.
50. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 41–42.
51. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 116об.
52. *Казьмин Н.* Первые советские мотоциклы // Мотор. – 1929. – № 12. – С. 1–2.
53. *Можаров П.В.* Советский мотоцикл “ИЖ-3” // За рулем. – 1929. – № 19. – С. 13–14.
54. *Воронцов А.Е.* Мотоциклы. Т. 1. – М.: Виктория АСТ, 1997. – 256 с. с цв. ил.
55. *Скерджев А.* Мотоциклетная промышленность // За рулем. – 1928. – № 1. – С. 38–40.
56. *Скерджев А.* Мотоциклетная промышленность // Там же. – № 2. – С. 42–44.
57. *Скерджев А.* Мотоциклетная промышленность // Там же. – № 3. – С. 44–46.
58. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 282–285.
59. *Тандит Л.* Бег стальных коней. – М.: Автодор, 1929.
60. *Пономаренко Г.* В поисках пригодного мотоцикла // За рулем. – 1928. – № 6. – С. 8–12.
61. *Карягин А., Лавровский Б.* Мотопробег и производство советских мотоциклов // Там же. – 1928. – № 6. – С. 13–14.
62. Под именем “Иж” / Под общ. Ред. Л.А. Боршанского. – Ижевск.: Полиграф, 1999. – 85 с.
63. *Новиков В.Н.* Накануне и в дни испытаний. – М.: Политиздат, 1988.
64. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 321–324.
65. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 325–334.
66. АВП СССР после 1917 г. Ф. 50в. Оп. 1. Д. 5724. П. 106. Л. 2–6.
67. *Иерусалимский А.* Нам нужны свои мотоциклы // За рулем. – 1929. – № 6. – С. 5.
68. Мотоциклетный пробег 1929 года // Там же. – С. 29.
69. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 362–373.
70. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 376–382об.
71. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 381.
72. *Иерусалимский А.* Какие мотоциклы надо строить // За рулем. – 1929. – № 10. – С. 4.
73. Автомобили, мотоциклы, тракторы, велосипеды // Там же. – № 12. – С. 23.

74. *Владимиров Л.* Постройка советских мотоциклов // Там же. – № 13. – С. 12–14.
75. *Алексеев С.* Сердце стального завода // Ижевская правда. – 1929. – 1 сентября.
76. *Алексеев С.* На фабрике первых советских мотоциклов // Там же. – 3 сентября.
77. *Леонов З.* “Неделя Автодора” в Московской губернии // За рулем. – 1929. – № 13. – С. 32.
78. Автопробег Москва–Н. Новгород–Москва // Там же. – С. 3.
79. *Толбузин Н.* Авто-мотопробег Москва–Н. Новгород–Москва // Мотор. – 1929. – № 7. – С. 1.
80. Советские мотоциклы к Всесоюзному испытательному пробегу советских мотоциклов 1929 г. – М.: Автодор, 1929.
81. *Тихонова И.* Пётр Можаров // Машиностроитель. – 1999, 25 авг. – С. 2, 4.
82. Накануне мотоциклетного пробега // Ижевская правда, 1929, 5 сент. – С. 4.
83. Пробег советских мотоциклов // За рулем. – 1929. – № 20. – С. 3.
84. *Дьяков М.* II Всесоюзный пробег советских мотоциклов // Там же. – № 18. – С. 24–25.
85. Первый советский мотоцикл // Ижевская правда. – 1929, 7 нояб.
86. *Дьяков М.* На советских мотоциклах // За рулем. – 1929. – № 17. – С. 13.
87. Пробег советский мотоциклов // Ижевская правда. – 1929, 8 окт. – С. 4.
88. Пробег советский мотоциклов // Там же. – 10 окт. – С. 4.
89. Пробег советский мотоциклов // Там же. – 11 окт. – С. 4.
90. Финиш ожидается 20 октября // Там же. – 19 окт. – С. 4.
91. Успех советского мотоцикла // Там же. – 25 окт. – С. 4.
92. ЦГАУР. Ф. Р-543. Оп. 15. Д. 23. Л. 411-444.
93. *Иерусалимский А.* Строим советские мотоциклы // За рулем. – 1929. – № 20. – С. 11–12.
94. *Рахманова В.Д.* Очерки по истории завода “Красный Октябрь” // Красный Октябрь. – 2000. – № 3. – С. 3.
95. Мотоциклы Ленинградских заводов // Наука и техника. – 1930. – № 18. – С. 15.
96. *Розен.* Мотоцикл “Тремасс” // Красный факел. – 1930. 26 мая. – № 13.
97. *Д.* Выставка советского мотоцикlostроения // За рулем. – 1930. – № 14. – С. 29.
98. Подарок XVI партсъезду // Красный факел. – 1930. – 12 июня. – № 14.
99. *А.Д.* Выставка советского мотоцикlostроения // Мотор. – 1930. – № 7/8. – С. 96–97.
100. *Борисов.* Советский мотоцикл “Союз” // Там же. – 1925. – № 2. – С. 65.
101. Выставка советского мотоцикlostроения // За рулем. – 1930. – № 15. – С. 15.

102. *Саламатов А.* Авто-мото-велостроение на Украине // Там же. – № 10. – С. 8–9.
103. *Курихина Л.И.* Мотоцикл Л-300 // Памятники науки и техники в музеях России: Альбом. Вып. 3 / Политехн. музей; Сост. сб. Л.М. Кожина, В.Р. Михеев, О.В. Курихин; Науч. ред. Г.Г. Григорян. Л.М. Кожина. – М.: Знание, 2000. – С. 14–15.
104. *Можаров П.В.* Успех мотоцикlostроения в Ленинграде // За рулем. – 1930. – № 22. – С. 15.
105. Советский мотоцикл в пробеге // Красный факел. – 1930. 24 сент. – № 20.
106. *Можаров П.В.* Технические результаты пробега советских мотоциклов “Л-300” // Мотор. – 1931. – № 7. – С. 43–48.
107. *Можаров П.В.* Технические результаты пробега советских мотоциклов “Л-300” // Там же. – № 8. – С. 59–61.
108. Советский “Де-Ка-Ве” // За рулем. – 1930. – № 21. – С. 14–15.
109. Отчет 3-го Всесоюзного испытательного пробега советских мотоциклов 1931 г. – М.: Центр. совет о-ва “Автодор”, 1931. – 60 с.
110. *Козлов А.* 3-й Всесоюзный пробег советских мотоциклов // Мотор. – 1931. – № 11–12. – С. 48–53.
111. *Козлов А.* 4000 мотоциклов для автодорожских организаций // За рулем. – 1931. – № 23–24. – С. 37–38.
112. Архив автора. Корешок квитанции на доставку груза.
113. Архив автора. Доверенность на получение груза.
114. Архив автора. Письмо начальнику автомобильного отделения “Цудортранс”.
115. *Можаров П.В.* Советский мотоцикл Л-300. – М.; Л.: Машгиз, 1932. – 44 с.: ил.
116. *Медведев А.* Мотоцикlostроение в СССР к началу 1932 г. // Мотор. – 1932. – № 1. – С. 43.
117. *Фиттерман Б.М.* История в лицах (Мотоциклы) // Московский автотранспортник. – 1989. – № 24. – С. 10.
118. *Гильгендорф Г.* Мотоцикlostроение во второй пятилетке // Мотор. – 1932. – № 3. – С. 139.
119. *Можаров П.* Мотоцикл “НАТИ-А-750” // Там же. – № 4. – С. 182.
120. Мотоцикл НАТИ А-750 // Новости техники. – 1932.- № 69. – С. 3.
121. *Можаров П.* Еще к вопросу проектирования советских мотоциклов // Мотор. – 1932. – № 6. – С. 279.
122. Новая конструкция мотоцикла НАТИ // Там же. – № 12. – С. 536.
123. Новый мотоцикл НАТИ-В-375 // Там же. – № 6. – С. 280.
124. *Корзинкин С.* Мотоциклы “НАТИ” А и Б // Дорога и автомобиль. 1933. – № 7. – С. 31–32.
125. *Козлов А.* Опытный мотоциклетный завод в Ижевске // Мотор. – 1932. – № 6. – С. 282.
126. Мотоцикл НАТИ-А-750 // Там же. – № 9. – С. 422.

127. *Корзинкин Г.* Советские мотоциклы НАТИ-А и НАТИ-Б // За рулем. – 1933. – № 9/10. – С. 20–21.
128. Пробег советских мотоциклов НАТИ-А-750 // Мотор. – 1933. – № 10. – С. 292.
129. Архив автора. Свидетельство о смерти П.В. Можарова.
130. Архив автора. Письмо П.В. Можарова жене от 11.03.34.
131. Архив автора. Заключение о работе П.В. Можарова на Тамбовском пороховом заводе.
132. *Павлинов В.* Мотоцикл НАТИ А-750 Подольского завода // За рулем. – 1935. – № 17. – С. 17.
133. *Курихин О.* Долгожитель из племени “М” // Техника – молодежи. – 1989. – № 12. – С. 24–25.
134. *Курихин О.* Лёгкие мотоциклы // Там же. – № 9. – С. 18–19.

Именной указатель

- А.Д. – 108
Адамович Г.И. – 31, 34
Адамсон А.А. – 59
Александр И. (Д., X.33) – 11
Алексеев С. – 101, 108
Андрей Г. (И., VIII.44) – 8
Анна С. – 26, 118
- Б.С.А. – 101
Багратион – 9, 10
Барт Э. – 78
Бекман В.В. – 69
Белецкий В.И. – 59
Белоусов – 59, 75
Берзин – 84
Блинова В.И. – 15
Бойков И.М. – 75
Борелли П.И. – 11
Борис П. (М., IX.43) – 8, 13
Борис И. – 15, 17
Борисов – 108
Боршавский Л.А. – 107
Быховский А.И. – 59
- Василий – 20, 24
Василий И. (Д., X.38) – 11, 12
Вернеры Е. и М. – 29
Владимир П. (М., XI.85) –
12–14
Владимиров В.И. – 49
Владимиров Л. – 108
Воронцов А. – 101, 107
Воротилкин П.П. – 72
Ворошилов К.Е. – 44, 93
- Галкин Ю.М. – 72
Ганнушкин – 11
Гингельдорф Г. – 140
Грачёв Е.И. – 19
Гроссман А.А. – 49
Гусев Г.И. – 69
- Д. – 108
Даву – 9
Дионисий – 6
Дохтуров – 8
Дьяков М. – 108, 138
Дюмулен И.П. – 72
- Екатерина А. – 7
Ершов М.И. – 59
- Зебзеев Д. – 49
Зубовский П. – 72
Зузик Я.Д. – 97
- Иван – 6
Иван А. (И., IX.63) – 8
Иван В. (Д., IX.31) – 8, 10
Иван Иванович (И., IV.2) – 6, 7
Иван П. (М., XI.84) – 13–17, 20, 22
Иванов А.А. – 69, 72
Иерусалимский А.М. – 44, 61, 62,
66, 107–108
Иоанн IV Грозный – 6
- Казаков С.П. – 19
Казьмин Н. – 107
Калинин – 75
Калинин М.И. – 93
Караваева Т. – 101
Карягин А. – 107
Каменев С.С. – 72, 84, 88
Каменский Н.М. – 9
Карзинкин С.И. – 78, 82, 83, 87
Киселев – 11
Ковалюк Г.А. – 5
Коган Я.В. – 78
Козилев И.А. – 59, 74
Козлов А. – 109
Козлов Д.В. – 101
Колесник – 70, 82
Колтовский И. – 7

Кольцовы – 20
Кондрашов М.М. – 19
Коновалов Н.В. – 19
Корзинкин Г. – 101, 110
Корзинкин С. – 109
Корзун В.К. – 59
Кромин А.И. – 59
Кудрявцев В. – 72
Куракина А.А. – 5
Курихин О.В. – 101, 102, 106, 110
Курихина Л.И. – 102, 109

Лабура П. – 68
Лавровский Б. – 107
Лежава А.М. – 93
Леонов З. – 108
Липгарт А.А. – 77
Лист Г.Н. – 78
Лутс А.М. – 49, 64, 72, 73, 75, 78,
85, 87
Львов И.Н. – 68
Лявдин Г.И. – 59

Мария П. – 12
Мартынов А.Е. – 19
Мартьянов – 72
Мауэр Э.Г. – 56, 68
Махурин – 68
Медведев А. – 109
Мирзаханов – 59, 74
Михаил – 6
Михаил И. (Д., X.34) – 11
Михаил П. (М., VIII.33) – 8, 9
Можаров А. – 7
Можаров А.В. – 12
Можаров А.Г. (И., VIII.44) – 7
Можаров Б.П. – 5, 21, 26, 45, 82,
99
Можаров В.В. – 12
Можаров И. – 7
Можаров И.И. (И., IV.2) – 5, 6
Можаров Н.В. – 12
Можаров Н.Д. – 102, 106
Можаров П. (I.1) – 6, 11
Можаров П.В. (М., XII.100) – 5,
13–47, 48, 61, 64–101, 103, 105,
107, 109

Можаров С.В. – 12
Муращенко А.В. – 78

Надежда – 20
Надежда Евграфовна – 20
Назарова Л.П. – 5
Наполеон – 8, 34
Неандер Э. – 38, 46
Никифоров М. – 19
Николай В. (Д., XI.44) – 12
Николаев Я. – 19
Никольская К.В. – 20
Новиков В.Н. – 101, 107

Обимаха В. – 97
Оленчиков Ю.П. – 5
Ольга (Д., XI.42) – 11
Орджоникидзе С. – 90, 95
Осинцев – 59
Отс К.М. – 67

Павел – 18, 20
Павлинов В. – 110
Павлов А.И. – 19
Пасхин Б. – 101
Пелагея – 21
Петров – 57, 59, 60
Петрова В.И. – 21, 26, 92–94
Пешехонов А.Н. – 5, 92
Пётр – 14
Пётр М. (М., IX.48) – 8–10
Писмеров А.А. – 59
Поддубный И. – 16
Пономаренко Г. – 107

Раевский Н.Н. – 9, 10
Рахманова В.Д. – 5, 108
Ривелис И. – 101, 129
Рогожин В.В. – 5, 85
Розен – 108
Романов М.Ф. – 6

Саламатов А. – 109
Сергей М. – 9
Скерджев Н.А. – 44, 78, 107
Семашко Н.А. – 93
Семашко С.Н. – 49, 64, 73, 75,
78, 83, 85, 87

Соколов Ф.Ф. – 41
Сологуб Л.Р. – 10
Соломенникова О. – 102
Сомов – 59, 60
Сталин И.В. – 91, 93
Суворов – 8

Тандит Л. – 45, 101, 107
Тец С.С. – 31
Тихонова И.Ф. – 5, 102, 108
Токарев Н. – 56, 68
Толбузин Н. – 108
Толстой М. – 7

Урываев – 59, 60, 79

Фёдоров А.А. – 78, 87
Фиттерман Б.М. – 78, 79, 83, 101,
109

Халепский И.А. – 44

Чехов А.П. – 12

Шадрин И.Е. – 49, 87, 92
Шарапов К.А. – 46, 77
Шеломов П.В. – 59, 60
Штыкова О.Л. – 5
Шуйский В. – 6
Шумилов Е. – 101

Щукин П. – 49

Указатель аббревиатур и сокращений

АВП СССР – Архив внешней политики СССР.

АВТОДОР – Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог.

БМВ – заводская марка германской мотоциклетной фирмы, (BMW – Bayerische Motorenwerke AG, Баварские моторные заводы).

БСА – заводская марка английской мотоциклетной фирмы, (BSA – Birmingham Small Arms Company, Бирмингемская компания стрелкового оружия).

ВАТО – Всесоюзное автотракторное общество.

ВРСМ – Всероссийский рабочий союз молодёжи.

ВСНХ – Всесоюзный совет народного хозяйства.

ГВПУ – Главное военно-политическое управление.

ГУВП – Главное управление военной промышленности.

ГУМ – Государственный универсальный магазин.

ГЭТ – Государственный электротехнический трест.

ДКВ – заводская марка германской мотоциклетной фирмы, (DKW – Dampf-Kraft Wagen – паровой автомобиль).

ТПЗ – Тамбовский пороховой завод.

ЗИС – Завод имени Сталина, ныне – имени Лихачёва – ЗИЛ.

Ижстальзаводы – Ижевские сталелитейные заводы.

ИМЗ – Ижевский мотоциклетный завод.

ИОЗ – Ижевский оружейный завод.

КБ – конструкторское бюро.

МАМИ – Московский автомобильный институт, ныне Московский государственный технический университет “МАМИ”.

МК ВКП(б) – Московский комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков).

Моссовет – Московский совет депутатов трудящихся.

НАМИ – Научный автомоторный институт, ныне Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт.

НАТИ – Научный автотракторный институт.

Нефтесиндикат – объединение заводов и организаций, занимающихся добычей нефти и её переработкой в жидкое топливо (бензин, керосин и др.).

НСУ – заводская марка германской мотоциклетной фирмы (NSU, Neckarsulmer – житель городка Неккарзульма, Schmidt – Шмидт Кристиан, Union – объединение).

ОСОАВИХИМ – Общество содействия авиации и химической защите.

НКТП – Народный комиссариат тяжёлой промышленности.

Промет – завод по производству изделий из металла.

Резинотрест – трест резиновых изделий.
РККА – Рабоче-крестьянская Красная армия.
РУЖ – Ружейно-пулемётный трест.
Союзнефть – организация, в которую был преобразован нефтесиндикат.
СССР – Союз советских социалистических республик.
СТО – Совет труда и обороны.
США – Соединённые штаты Америки.
ТИЗ – Таганрогский инструментальный завод.
Торгпредство – торговое представительство.
ТРЕМАСС – трест массового производства.
ЦИК – Центральный исполнительный комитет.
ЦК – Центральный комитет.
ПМЗ – Подольский механический завод.
ЦГАУР – Центральный государственный архив Удмуртской республики.
ЦУДОТРАНС – Центральное управление дорожного и транспортного строительства.
ЦС – центральный совет.
ЧК – чрезвычайная комиссия.
Техчасть – ряд подразделений завода.

Оглавление

От автора	5
Глава I	
О роде Можаровых	6
Глава II	
Становление талантливого инженера	14
Детство и школьные годы. ALMA MATER Петра Можарова. Взрыв творческой активности. Работа по специальности.	
Глава III	
От теплотехники к мотоциклу.....	26
В отделе оздоровления. Шаг к созданию ижевских мотоциклов. Снова в Германии. Впечатления от заграникомандировки. Последние приготовления.	
Глава IV	
Первые ижевские мотоциклы	42
Спокойное начало. Интересное предложение. Всесоюзный испытательный мотопробег. Фейерверк оригинальных конструкций. Заслуженный успех. Крушение надежд. Скрытые рычаги и результат их действия.	
Глава V	
Осуществление мечты.....	64
Непростое начало. Триумф Петра Можарова. Первые советские серийные мотоциклы. Борьба за совершенство. Жизнь в Ленинграде.	
Глава VI	
Армейский мотоцикл	76
Работа в НАТИ. Возвращение к истокам. Вынужденный мотопробег. Подарок XVII съезду ВКП(б). Роковой отпуск.	
Глава VII	
После Петра Можарова	92
Загадочное письмо. Мотоциклы с можаровским уклоном. Память о Петре Можарове.	

Эпилог	97
Основные даты жизни и инженерной деятельности П.В. Можарова	98
Публикации П.В. Можарова	99
Публикации о П.В. Можарове	100
Разработки П.В. Можарова	102
Литература	105
Именной указатель	110
Указатель аббревиатур и сокращений	113

Научное издание

Курихин Олег Владимирович

Петр Владимирович Можаров,

1888–1934

Конструктор отечественных мотоциклов

Утверждено к печати

Редколлегией серии

“Научно-биографическая литература”

Российской академии наук

Зав. редакцией *Н.А. Степанова*

Редактор *Е.С. Степанова*

Художник *Ю.И. Духовская*

Художественный редактор *В.Ю. Яковлев*

Технический редактор *О.В. Аредова*

Корректоры *А.В. Морозова, Е.Л. Сысоева*

Подписано к печати 20.12.2004
Формат 60 × 90¹/₁₆. Гарнитура Таймс
Печать офсетная. Усл.печ.л. 7,5 + 2,0 вкл.
Усл.кр.-отт. 9,8. Уч.-изд.л. 9,4
Тип. зак. 41

Издательство “Наука”
117997, Москва, Профсоюзная ул., 90
E-mail: secret@naukaran.ru
Internet: www.naukaran.ru

ППП “Типография “Наука”
121099, Москва, Шубинский пер., 6

АДРЕСА КНИГОТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ТОРГОВОЙ ФИРМЫ “АКАДЕМКНИГА” РАН

Магазины “Книга-почтой”

121099 Москва, Шубинский пер., 6; 241-02-52
197345 Санкт-Петербург, ул. Петрозаводская, 7Б; (код 812) 235-40-64

Магазины “Академкнига” с указанием “Книга-почтой”

690088 Владивосток, Океанский пр-т, 140 (“Книга-почтой”); (код 4232) 45-27-91
antoli@mail.ru
620151 Екатеринбург, ул. Мамина-Сибиряка, 137 (“Книга-почтой”); (код 3432)
50-10-03 KNIGA@SKY.ru
664033 Иркутск, ул. Лермонтова, 298 (“Книга-почтой”); (код 3952) 42-96-20
660049 Красноярск, ул. Сурикова, 45; (код 3912) 27-03-90
AKADEMKNIGA@KRASMAIL.RU
220012 Минск, проспект Ф. Скорины, 72; (код 10375-17) 232-00-52, 232-46-52
117312 Москва, ул. Вавилова, 55/7; 124-55-00 akadkniga@voxnet.ru
http://akadkniga.nm.ru
117192 Москва, Мичуринский пр-т, 12; 932-74-79
103054 Москва, Цветной бульвар, 21, строение 2; 921-55-96
113105 Москва, Варшавское ш., 9, Книж. ярмарка на Тульской (5 эт.); 737-03-33,
737-03-77 (доб. 50-10)
630901 Новосибирск, Красный пр-т, 51; (код 3832) 21-15-60 akademkniga@mail.ru
630090 Новосибирск, Морской пр-т, 22 (“Книга-почтой”);
(код 3832) 30-09-22 akdmn2@mail.nsk.ru
142290 Пушкино Московской обл., МКР “В”, 1 (“Книга-почтой”);
(код 277) 3-38-80
443022 Самара, проспект Ленина, 2 (“Книга-почтой”); (код 8462) 37-10-60
191104 Санкт-Петербург, Литейный пр-т, 57 (код 812) 272-36-65 ak@akbook.ru
199164 Санкт-Петербург, Таможенный пер., 2 (код 812) 328-32-11
194064 Санкт-Петербург, Тихорецкий пр-т; 4 (код 812) 247-70-39
199034 Санкт-Петербург, Васильевский остров, 9-я линия, 16;
(код 812) 323-34-62
634050 Томск, Набережная р. Ушайки, 18; (код 3822) 51-60-36
akademkniga@mail.tomsknet.ru
450059 Уфа, ул. Р. Зорге, 10 (“Книга-почтой”); (код 3472) 24-47-74
450025 Уфа, ул. Коммунистическая, 49; (код 3472) 22-91-85

Коммерческий отдел, г. Москва

Телефон 241-03-09

E-mail: akadem.kniga@g 23.relcom.ru

akadkniga@voxnet.ru

Склад, телефон 291-58-87

Факс 241-02-77

*По вопросам приобретения книг
государственные организации
просим обращаться также
в Издательство по адресу:
117997 Москва, ул. Профсоюзная, 90
тел. факс (095) 334-98-59
E-mail: initsiat@naukaran.ru
Internet: www.naukaran.ru*

О. В. Курихин **Петр Владимирович МОЖАРОВ**

НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ
ЛИТЕРАТУРА



О. В. Курихин

**Петр Владимирович
МОЖАРОВ**

НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА

Пётр Владимирович Можаров (1888–1934) – талантливый конструктор и организатор производства – родился в селе Саюкино Кирсановского уезда Тамбовской губернии, высшее образование и специальность инженера-теплотехника получил в Лейпцигском университете. Однако широта его интересов выходила далеко за профессиональные рамки: молодой Можаров самостоятельно освоил вождение автомобиля, мотоцикла, моторного катера, управление самолётом, изучил устройство этих аппаратов. Вернувшись в Россию, он занялся усовершенствованием теплового хозяйства Тамбовского порохового завода и Ижстальзаводов, построил самолет, спроектировал 12 мотоциклов, два из которых внедрил в серийное производство, разработал проект Ижевского мотозавода с годовой программой выпуска 6000 мотоциклов. Под его руководством созданы первые отечественные ижевские, ленинградские и подольские мотоциклы.

В книге рассказывается о жизни и деятельности этого выдающегося инженера, подлинного борца за прогресс отечественной техники.

ISBN 5-02-033690-4



9 785020 336902

