

НА КРУТОМ ВИРАЖЕ

1924

СМЕРТЕЛЬНАЯ ГОНКА

Слишком неординарная фигура Шадрин не укладывалась в рамки тихого обывателя и невольно приковывала к себе внимание. Правда, после совместной поездки по Удмуртии с Михаилом Ивановичем Калининным в 1924 году и доброжелательного отзыва Всесоюзного старосты о Шадрине отношение чекистов к нему улучшилось, а люди из охраны правительства стали даже набиваться в друзья. Однако еще со времен военной службы Иосиф хорошо знал, что такое разведка, контрразведка и понимал, что осведомитель на гражданке и на фронте - две большие разницы, поэтому был осторожен: в стукачи не завербовался, но и дружбы с новыми знакомыми не терял. Один из них в свободное от работы время помогал ему.

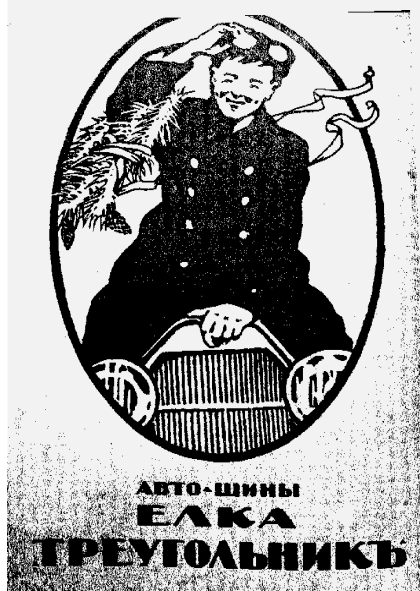
НКВД Шадрин был нужен как профессионал высокого уровня, и указания следить за ним, как такового, не отдавалось. Зачем? Он и так все время оставался на виду. Иосиф подготовил первую группу мотоводителей, сформированную из работников НКВД, несколько человек обучил езде на автомобиле, постоянно консультировал своих выпускников по всем вопросам и как слесарь исправлял поломки - техника того времени оставалась несовершенной. Такой специалист, как Шадрин, был на вес золота!

Иосифу и самому казалось, что все идет как нельзя лучше и поводов для волнения нет, но однажды с ним произошел такой случай.

Понадобился мотоцикл для начальника НКВД. Понятно, выбрать решили самый лучший. Шадрин, указав на только что сошедшего с конвейера "железного коня", распорядился: проверьте, как следует, заправьте и подготовьте для меня. Он сказал: "для меня", имея ввиду, что для НКВД надо делать, как для себя, и даже немного лучше. Впрочем, для Иосифа

Многие думали, что у Иосифа все шло как по маслу, всю жизнь ему сопутствовали удача и успех, но это не совсем так. С владельца первого в Ижевске и долгое время единственного частного автомобиля "форд", привезенного как награду с первой империалистической, органы НКВД не спускали глаз.

Дело было так. Иосиф Шадрин должен был испытывать очередной, сошедший с конвейера, мотоцикл. Обкатка трех первых мотоциклов новой модификации входила в профессиональные обязанности бригадира сборщиков, кем по сути он и являлся. Ничего необычного в этом не было. Трое рабочих, вместо того, чтобы хорошенько подготовить мотоцикл к пробегу, отсоединили ручной и ножной тормоз, сняли колесную цепь и в искусственно созданной суматохе, не дав возможности проверить, - отправили его в пробег.



обкатка мотоциклов была обычным делом: каждый сходящий с конвейера мотоцикл новой серии проходил через руки Шадрина. Этим и решил воспользоваться один из его недоброжелателей. Он слил масло и сделал еще кое-что, чтобы Иосиф не вернулся из испытательного пробега.

Свой новенький "Иж-7" заказчик пришел получать прямо в цех. Шадрин, как положено инструктору-преподавателю, вывел мотоцикл и стал показывать, на что следует обратить внимание, рассказал об устройстве, преимуществах новой модели.

Когда дошли до картера и Иосиф увидел, что уровень масла на нуле, он побледнел, вызвал слесарей, готовивших мотоцикл к пробегу, и спросил: кто заправляет мотоцикл? Два слесаря показали на одного из рабочих. Тот хорошо знал в лицо людей из "Серого дома", и, увидев перед собой начальника НКВД, понял, какую совершил ошибку. Он затрясся и слова не мог вымолвить. Как "своему человеку", ему дали небольшой срок - четыре года.

Это происшествие, дошедшее до нас в воспоминаниях современников, можно трактовать и по-другому: плохой работник, не сделал то, что от него требовалось, а потом испугался. Все можно списать на беспечность и халатность, но вторая попытка расправиться с Шадринным была более успешной и едва не стоила ему жизни...

Иосиф должен был разбиться. У выезда из заводских ворот мотоцикл, как водится, подтолкнули, и он помчался вниз на Милиционную, с каждым метром набирая скорость.

Хорошо, что Иосифу за все время не попалось ни одной машины, а несколько конских повозок, извещенных предельными выхлопами газа из глушителей и сигналом клаксона, поспешно уступили дорогу. За те шестьсот метров, что он пытался тормозить, нажимая на тормоза и сбрасывая скорость, еще не зная, что цепи нет, в памяти промелькнула вся жизнь. В экстремальной ситуации опытный испытатель не растерялся и действовал автоматически. Мотоцикл вынесло на извоз. За шесть метров до конца Иосиф успел соскочить и побежал в гору. Мотоцикл упал неподалеку. Иосиф не стал толкать его по Бодалевскому переулку (ул. Ленина) в гору, а спустился с ним по Береговой к Долгому мосту. Поставив мотоцикл в тень, он тяжело опустился на землю и уже не было сил ни двигаться, ни отвечать на вопросы подходивших к нему людей. Он очнулся от шока только когда к нему подбежали испытатели, устроившие ему эту гонку со смертью.

ПЕТР МОЖАРОВ

В 1988-ом, отмечая столетие со дня рождения создателя первых ижевских мотоциклов Петра Владимировича Можарова, "Удмуртская правда" печатала отрывки из книги И.И.Ривелиса "На заре индустриализации" и знакомила читателей с зарождением в Ижевске отечественного мотоцикlostроения. С тех пор прошло еще десять лет и шестьдесят шесть - со времени трагического ухода из жизни замечательного человека и талантливого инженера. Но пока крутятся колеса ижевских мотоциклов, о нем не забудут!

В 1915 году, вернувшись в Россию, он начинает работать на Тамбовском пороховом заводе, сначала конструктором, а затем главным механиком, осуществляя техническое перевооружение производства. Здесь инженер-изобретатель получил первое авторское свидетельство - "На котельную топку для сжигания угля, состоящего из смеси крупных кусков с мелочью". 7 ноября 1922 года Петр Можаров собранием рабочих был назван Героем Труда.

Он легко сходилась с рабочими, умел трудные вещи объяснить понятным языком, пользовался у людей безграничным доверием и любовью. Где бы ему не приходилось трудиться, Петр Владимирович всегда оставался генератором идей. Даже в самой интеллектуальной среде склад его ума и знания вызывали почтительное восхищение.

В 1924 году, коллектив Тамбовского завода провожал своего любимца на "Ижстальзавод" (где в должности старшего инженера Петр Владимирович должен был заниматься тепловым хозяйством). Тамбовцы потребовали от завкома устроить для него прощальный вечер и вручить ему товарищеский подарок. Более двухсот пятидесяти подписей стоит под этим немного наивным и очень трогательным письмом, пронизанным глубоким чувством.

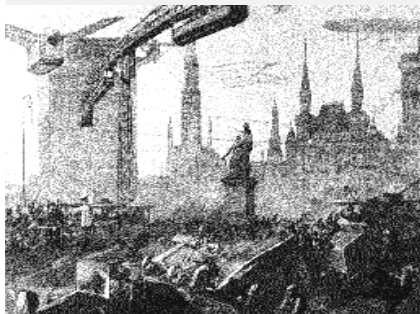
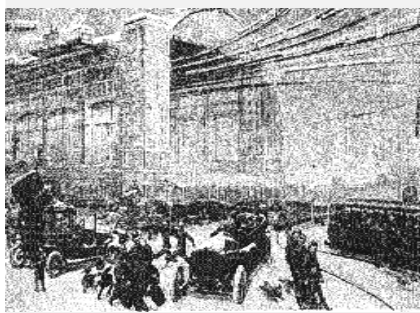
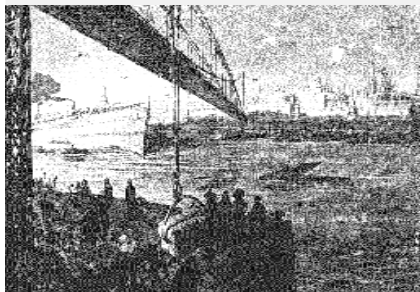
Есть там и подпись "Назарова". Любовь Павловна Назарова, старший научный сотрудник музея "Ижмаша", показывая этот драгоценный и ветхий уже документ, чувствовалось - была довольна, тем, что под ним когда-то расписалась неизвестная ей тамбовская однофамилица. Любовь Павловна многое сделала для увековечения памяти Можарова. Дважды ездила в Ленинград и встречалась с сыном Можарова - Борисом Петровичем, участником и инвалидом Великой Отечественной войны. Ему было трудно говорить: в



АВТО ШИНЫ

Гениальный конструктор, теплотехник и механик Петр Владимирович Можаров был дворянином по происхождению, родом с Тамбовщины из села Санишки и постигал инженерную науку в Германии, где заразился вирусом моторизации. Он знал язык, имел в этой стране знакомых и друзей, ездил туда в командировки и на стажировку, с ним пытались наладить отношения ведущие германские фирмы, занимающиеся мотоцикlostроением. Всего этого оказалось вполне достаточно, чтобы НКВД держало его "под колпаком".

В начале двадцатых годов страна начинает восстанавливать разрушенное войной хозяйство...



Это - открытки начала века, на которых художник-фантаст изобразил жизнь людей в 2000-м году...

горло у него была вставлена трахеотомическая трубка, но он исключительно радушно принял гостей из Ижевска, рассказал все, что помнил об отце, которого потерял, будучи двенадцатилетним мальчиком, поделился фотографиями и письмами, хранившимися в семье. Именно поэтому в музее "Ижмаша" самая богатая экспозиция о Петре Можарове. Работники музея добились того, что его именем названа одна из улиц заречного района, а Любовь Павловна часами может говорить об этом удивительном человеке, сконструировавшем кроме мотоциклов самолет и глассер. Однако вернемся к ижевскому периоду его жизни.

В начале двадцатых годов страна начинает восстанавливать разрушенное войной хозяйство, и Ленин подписывает постановление Совета Труда и Оборона "О мерах по обеспечению повышения производительности труда заводов ударной оборонной группы". В соответствии с ним разворачивается работа по ремонту оборудования и приведения в порядок обветшалого заводского имущества. На "Ижстальзаводе" создается "отдел оздоровления", где по прибытии в Ижевск Можаров вплотную занимается котлами и турбинами. Кстати, именно он рационализировал заводской гудок, заставив его обходиться в восемь раз меньшим количеством пара, сам изготовил паровую сирену, после чего давление пара в котельной перестало резко падать. Конечно же, большинство заводчан, по утрам спешивших на работу из близлежащих деревень и со всех концов города, об этом так никогда и не узнало, зато многим было видно, а потом и слышно увлечение Петра Владимировича мотоциклом. Произошло это так.

Накануне принятия грандиозного плана первой пятилетки, в котором среди прочих ставилась задача повышения обороноспособности страны, Можарова отправили на стажировку в Германию. Страна готовилась к выпуску отечественного мотоцикла, и Петр Владимирович осенью 1927 года посещает несколько предприятий, в том числе и "Байроме-Моторенборн", впоследствии превратившуюся в процветающую фирму БМВ. И не без участия скромного инженера из России, прекрасно усвоившего немецкую науку.

Предложенные им усовершенствования мотоцикла, две разработанные им модели колясок, которые с небольшими изменениями используются до сегодняшнего дня, фирма приняла в производство, это позволило ей совершить почти революционный прорыв и оставить позади многих своих конкурентов.

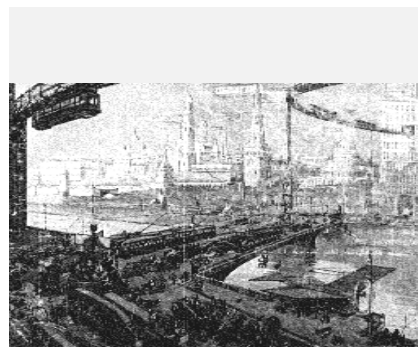
Надо сказать, конкуренция на рынке моторизации была тогда исключительно высокой. К концу 20-х годов в Германии насчитывалось 118 заводов, выпускающих в год 400 тысяч мотоциклов и 240 заводов, изготавливающих мотоциклетные детали и принадлежности. Очевидным был факт, что страна становится на рельсы милитаризации и, вернувшись из-за границы, именно по этой причине Можаров предлагает ускорить выпуск отечественного мотоцикла. Его внеслужебное увлечение мотоциклом (когда каждый день с оглушительным треском он мчался из инженерного барака №22 на работу и обратно на единственном тогда в Ижевске немецком мотоцикле) становится, наконец, профессиональным.

Из-за прекращения мотоциклетных работ на "Ижстальзаводе" его командируют в Ленинградский трест "Тремасс", где на заводе "Красный Октябрь" Можаров помогает организовать серийное производство "Л-300", созданных по образцу "ДКВ-300", выпускавшихся на той самой знаменитой немецкой фирме, где он проходил стажировку. Работая в НАТИ (научном автотракторном институте), он занимается доводкой мотоцикла "НАТИ-750", приспособивая его для ведения военных действий.

А между тем Ижевское оружейное производство, в том же 1928-м году, получило задание - начать подготовку к выпуску мотоциклов. Для срочно организованного конструкторского бюро, руководить которым назначили П.В.Можарова, в Германии закупили лучшие модели мотоциклов. Работа пошла.

1929 год - пик творческой активности Можарова. За восемь месяцев он создал пять моделей мотоциклов, полностью закончив их компоновку, и шестую модель - в эскизах. Появилось славное поколение первых "Ижей": "Иж-1", "Иж-2", "Иж-3", "Иж-4", "Иж-5", а также "Тремасс-300", "Л-300", "НАТИ-А-750". В каждое из этих созданий Петр Владимирович вложил свой талант и зрелый инженерный опыт, и частица его творческой прозорливости и энергии перейдет в другие модели, другим конструкторам - его современникам и потомкам.

17 сентября 1929 года у ижевских мотоциклостроителей был праздник: первый построенный ими мотоцикл выехал из ворот завода. Этот трехсоткилограммовый красавец со штампованной рамой, задняя часть которой переходила в глушители, с прогрессивной по тем временам карданной передачей, имел четырехтактный двухцилиндровый двигатель с рабочим объемом 1200 кубических сантиметров и назывался "Иж-1".



Фантазия людей не ошибалась: будущим завладеет технический прогресс.

Петр Владимирович сам ремонтировал и разбирал свою шестисильную "лошадку", модернизировал отдельные ее узлы. С 1928 года он занимается только мотоциклами, и с этого времени, все, что разрабатывается и делается в нашей стране в мотоциклетостроении, связано с его именем.



Роковое сведение счетов с жизнью произошло в Сочинском санатории 11 марта 1934 года. В посмертной записке Петра Владимировича так много чувств и мыслей не желающего уходить человека: "... 17 лет я работал без отпуска, и я боюсь, что меня посадят здесь под колпак. Я писал председателю Автодора, чтобы он через ЦИК (М.И.Калинина) сообщил о моей "кончине". Дьявольски хочется работать... Интересует вопрос: как Орджоникидзе решил наш вопрос с кредитами по мотозаводу. Врачи хотят завтра отправить в Москву..."

Потом были у Можарова и поездки за границу, и бессонные ночи и лучшая из ижевских моделей - "Иж-4".

Испытанные в многодневном пробеге осенью 1929 года первые ижевские мотоциклы не показали достаточно высоких эксплуатационных качеств и к массовому производству их не приняли, передав конструкторскую документацию в НАТИ. Однако по ходатайству властей Удмуртии работа по конструированию мотоциклов в Ижевске была продолжена.

Даже эти маленькие неувязки, и то что фирма-прародительница БМВ за оказанные ей услуги по консультированию в честь своего юбилея подарила Можарову именной мотоцикл ручной сборки, на рулевой колонке которого красовалась дарственная надпись, а на многих деталях - инициалы Можарова и марки мотоцикла "МПВ-ДКВ", вызывало подозрения. Их было так много, что наградные листы, заполненные на Можарова, не рассматривались. Сохранилось ходатайство о награждении Петра Владимировича орденом Красного Знамени, но этой награды он так никогда и не получил. За долгие годы его подвижничества подписан единственный наградной лист о вручении Можарову Почетной Грамоты и значка активиста Автодора за неустанную пятилетнюю работу в области конструирования советских мотоциклов.

По свидетельству жены Можарова Валентины Игнатьевны и сына Бориса, Петр Владимирович не хотел, чтобы после его ареста репрессиям подверглась его семья. Коллеги по НАТИ, упомянув все заслуги гениального конструктора, написали ходатайство о назначении пенсии жене и сыну Можарова, что и было сделано.

Могила П.В.Можарова на Сочинском кладбище со временем затерялась, и сейчас только улица его имени в Ижевске и разъезжающие по дорогам всего мира мотоциклы с маркой "Иж", да разве что музейные материалы напоминают нам: жил на земле такой Человек, и благодаря ему наш город стал колыбелью отечественного мотоцикlostроения.

