

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 39 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 115

СССР



ИМЗ-НАМИ-А50 «БЕЛКА»

НАРОДНАЯ МИКРОЛИТРАЖКА
ДВЕ ВЕРСИИ ОДНОЙ ИСТОРИИ
ВОТ ВАМ И ТРАНСПОРТЕР!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №115, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:
54,90 грн, 39 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 11, 16:
ООО «Де Агостини»;
стр. 3–7, 10, 12–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова.

Текст: Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика: Наиль Хуснутдинов
и Евгений Киселёв

Дата выхода в России 3.07.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В отличие от большинства «номерных» разработок Научного автомобильного института, экспериментальный автомобиль ИМЗ-НАМИ-А50 успел получить имя собственное — «Белка». Он хорошо известен любителям истории отечественного автопрома благодаря многочисленным публикациям Юрия Долматовского, идеолога и создателя этой машины.

Об авторе

Советская автомобильная промышленность многим обязана Юрию Ароновичу Долматовскому. Это был талантливый дизайнер, дерзкий конструктор, видный теоретик автомобилестроения, способный художник-график и неплохой писатель. Мало кого из отечественных конструкторов можно назвать идеологом той или иной школы или концепции. Долматовский, безусловно, идеолог. Как человеку эмоциональному и увлекающемуся, ему были присущи некоторая поверхностность и легкомыслие, что отражалось и на его профессиональной деятельности. История с «Белкой» — тому подтверждение.

Юрий Долматовский родился в 1913 году. «Белку» он создал в 1955-м, а писал о ней и в 60-е годы, и в 70-е, и в 80-е. Последняя подробная статья о НАМИ-А50, написанная самим Долматовским, была опубликована в журнале «Моделист-конструктор» в 1993 году. Интересно, что в каждой новой статье о «Белке» появлялась очередная версия создания микролитражки. Такое впечатление, что автор просто не договаривал всего, постепенно приоткрывая некоторые детали этой давней истории. Чтобы разобраться в хитросплетениях появления на свет «Белки», нам пришлось провести собственное расследование.

Версия Долматовского

Предпосылки появления «Белки» в рассказах Долматовского описаны примерно одинаково: дескать, в первой половине 50-х годов автозаводы страны были буквально завалены письмами советских граждан с просьбой изготовить простой, надежный и дешевый народный автомобиль. Единственным предприятием, деятельно откликнувшимся на «письма трудящихся», был Ирбитский мотозавод (ИМЗ) в лице заместителя главного конструктора Федора Александровича Реппиха. Он буквально загорелся идеей наладить на ИМЗ производство «народного микроавтомобиля», что тоже весьма вероятно и объяснимо: некогда процветающий городок Ирбит за годы советской власти превратился в унылую дыру, лишенную

каких-либо перспектив, и только появление производства всесоюзного масштаба могло вдохнуть жизнь в этот убогий райцентр. У ирбитчан не было опыта проектирования легковых автомобилей, поэтому они выступили в роли заказчиков, а «подрядчиком» стала группа энтузиастов НАМИ во главе с Долматовским. Эпизод с обращением Реппиха за помощью в НАМИ описан Юрием Ароновичем в книге «Мне нужен автомобиль». Аргументы заместителя главного конструктора ИМЗ, с которыми он приехал «на поклон» в автомобильный институт, Долматовский изложил так: «Федор Александрович Реппих рассказал, что их завод выпускает устаревший образец мотоцикла. Тысячи тонн металла, тысячи часов работы тратятся на машину, которую покупатели берут только потому, что нет в продаже другой. Что давно уже пора прекратить выпуск изжившего себя тяжелого мотоцикла, а мощность завода использовать для производства необходимого народу маленького автомобиля».

Сомнения здесь вызывает один момент. Если бы вся эта история произошла с 1957 по 1965 год, когда функции отраслевых министерств выполняли совнархозы «на местах», благодаря чему предприятия

получили относительную самостоятельность, схема «Ирбит попросил — НАМИ согласился» выглядела бы вполне правдоподобно. Но тандем ИМЗ-НАМИ возник в 1955 году, когда все производственные процессы еще регулировались министерствами. Ни «письма трудящихся», ни инициатива руководителей конкретного мотозавода не могли быть достаточным основанием для проектирования нового автомобиля с перспективой его производства. Тем не менее, работы по созданию «Белки» начались. Значит, министерское «добро» все-таки было получено? Но Долматовский нигде об этом не упоминает. Более того, в книге «Мне нужен автомобиль», в главе, посвященной «Белке», он пишет, что «разработка и постройка автомобиля ни в каких планах не числилась». При этом следует подчеркнуть, что все инженерные работы, связанные с созданием опытных образцов ИМЗ-НАМИ-А50, велись не в кулуарах автомобильного института, имевшего относительную творческую свободу в рамках «целевых программ», а на территории Ирбитского мотозавода. Здесь и начинается самое интересное.

В книге «Знакомые и незнакомые», вышедшей в 1976 году, Долматовский описывает



Легковой автомобиль ИМЗ-НАМИ-А50 «Белка»



Макет «Белки» в натуральную величину для отработки поверхности кузова

процесс создания «Белки» так: «На мотоциклетном заводе не было квалифицированных жестянщиков, которые могли бы, как это делается на автозаводах, вручную выколотить панели экспериментального кузова. Пригласили цыган-медников из расположившегося под Ирбитом табора. Позднее подключились и жестянщики-автомобилисты. Необычным был и сам порядок проектирования. Чертежи выпускались без особых подробностей, в расчете на мастерство рабочих. Если в цехе возникал какой-нибудь вопрос, то до его решения проходило ровно столько времени, сколько нужно конструктору, чтобы добежать в цех из бюро или из дому (в ночную смену). В результате уже через полгода после начала проектирования была готова первая

движущаяся платформа без кузова, а еще через полгода, после ее опробования, — два образца автомобиля». Долматовский описал, по сути, процесс полукустарного производства, напроочь лишённого государственной поддержки. Кроме того, известна точная дата прибытия первого готового прототипа «Белки» в Москву — 16 ноября 1955 года. Кстати, в книге «Мне нужен автомобиль» Юрий Аронович сообщает, что из Ирбита в одном вагоне прибыли обе версии «Белки» — и закрытая, и открытая — сельскохозяйственная. В более поздних публикациях автора появление упрощенной открытой модификации датируется 1956 годом. С учетом упомянутых выше сроков получается, что к выколотке кузовов ирбитские цыгане приступили не позднее мая

1955 года. А вот что Долматовский пишет в статье «Ретро или футуро», в 1993 году опубликованной в журнале «Моделист-конструктор»: «Помогло делу и такое событие. Летом 1955 года поступила, наконец, большая партия западноевропейских «аналогов» — микроавтомобилей и мотоциколясок: яйцевидные «Изетты», похожие на бескрылые самолеты «Мессершмитты», «Фульдамоби́ли», «Ллойды» и почти игрушечный «Кляйншниттгер». Показ этих новинок по традиции был организован на самом высоком уровне, с тем чтобы Хрущев дал нам, конструкторам, ценные руководящие указания, на какой аналог все же ориентироваться. По счастливой случайности как раз накануне из Ирбита прислали пачку фотографий — моменты испытаний чернового, еще без кузова, экземпляра нашей «Белки». На снимках была зафиксирована и плавучесть «Белки», выявленная при пересечении вброд реки Ницы. Снимок показали Хрущеву и получили его одобрение на дальнейшее ускоренное проведение работы и включение ее в государственный план. Через неделю в Ирбит прибыли командированные автозаводами жестянщики, обойщики...».

Конструкция кузова «Белки» делала практически невозможной посадку на водительское место людей без одной или обеих ног, но компоновочные решения размещения силового агрегата и подвесок колес могли быть использованы при создании двухместного автомобиля для инвалидов.



Ходовая платформа для проверки компоновочных решений

И здесь возникают вопросы. Во-первых, чем вызвана закупка большой партии зарубежных микролитражек? Хрущев к массовому производству личных автомобилей всегда относился скептически, считая, что будущее — за общественным транспортом. В НАМИ в ту пору еще не были созданы ни КБ легковых автомобилей, ни КБ кузовов. Это произошло лишь в 1957 году, после того как Андрею Липгарту, руководившему в то время конструкторами автомобильного института, удалось утвердить у директора НАМИ Г. А. Веденяпина перспективный план развития производства сверхмалолитражных легковых автомобилей. Да и на государственном уровне вопрос о разработке «народного автомобиля» был решен лишь 30 января 1957 года на заседании Совета министров СССР, что, собственно, и положило начало созданию будущего ЗАЗ-965 — параллельно в НАМИ и на МЗМА.



решения размещения силового агрегата и подвесок колес, как и многие другие детали ирбитской машины, могли быть использованы при создании специального двухместного автомобиля для инвалидов, и здесь «Белка» хорошо вписывалась

каких соображений ирбитские испытатели на этой необъезженной экспериментальной платформе пытались форсировать вброд реку? Ведь не армейский же многоцелевик они создавали — или все-таки армейский?

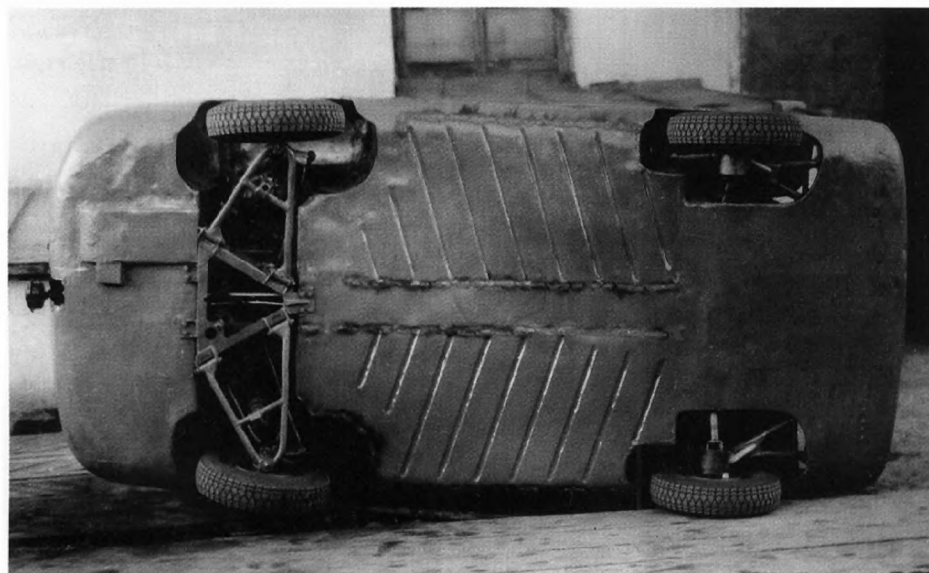
Все инженерные работы по созданию опытных образцов «Белки» велись на территории Ирбитского мотозавода

А вот тема создания перспективного транспортного средства для инвалидов в ту пору была актуальной — именно поэтому приобретались зарубежные аналоги мотоколясок. Но при чем тут ИМЗ-НАМИ-А50? Конструкция кузова этой микролитражки делала практически невозможной посадку на водительское место людей без одной или обеих ног. Правда, компоновочные

в перспективный проект в качестве экспериментального образца. Во-вторых, почему на испытаниях опытной платформы оценивалась ее плавучесть? Плавучесть амфибий достигается их создателями ценой огромных усилий и инженерных ухищрений. А тут вдруг плавучесть сама «обнаружилась»? Да еще на шасси, лишенном кузова? Также непонятно, из

Далее, по версии Долматовского, события развивались так. В 1956 году, когда первый вариант «Белки» с закрытым и более комфортабельным легковым кузовом дизайнера Владимира Арямова уже был построен, доставлен в Москву, испытан и проходил курс лечения от неизбежных в таких случаях «детских болезней», в команду создателей экспериментальной микролитражки влился Эдуард Молчанов: он разработал открытый и упрощенный вариант кузова — так называемый сельскохозяйственный. В том же году шасси «Белки» обзавелось новой «шубкой».

И, наконец, о завершении проекта. В упомянутой уже статье в журнале «Моделист-конструктор» за 1993 год Юрий Аронович, наконец-то освободившийся от пут идеологической цензуры, написал так: «Отчет (об испытаниях «Белки») заканчивался словами: «С учетом отмеченных соображений... конструкция автомобиля «Белка» может быть рекомендована к дальнейшей разработке и постройке партии опытных образцов». Эта разработка



На этом снимке хорошо видно плоское днище ходовой платформы

Ходовая платформа на испытаниях



была, как уже говорилось, начата, но ее прервали. Верх взяла знакомая в то время (да и по сей день) тенденция — и в основу первого советского серийного микроавтомобиля ЗАЗ-965 была положена «проверенная зарубежная конструкция». По древней, но почитаемой в России пословице — нет пророка в своем отечестве».

была одна лаборатория, занимавшаяся разработкой легковых автомобилей будущих пятилеток под руководством Ю. А. Долматовского, человека, безусловно, талантливого, хорошего художника и литератора. Он «расплывался» между этими направлениями и одновременно гнался за оригинальными оригинальными решениями,

К сожалению, им владело желание как можно быстрее выдвинуться. И оно не позволяло найти правильное решение задачи. Это его качество привело к тому, что он не достиг вершин конструирования и остался талантливым дилетантом. А жаль, при своих способностях он мог бы достичь многого. Первоначально он лично получил предложение создать санитарный транспортер. <...> Долматовский был увлечен идеей создания маленького легкового автомобиля для индивидуального пользования. Он его назвал «Белкой» и увлек этой идеей Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ), где работали два инициативных конструктора (главный А. М. Федоров и его заместитель Ф. А. Реппих). <...> Оба опытных человека, с большой способностью аналитически мыслить, создавать новые конструкции. Идея универсальной «Белки» их увлекла. Военное же ведомство поручило ИМЗ начать работу по транспортеру. <...> Опытный образец «Белки» был построен в Ирбите на ИМЗ и забракован заказчиком. Но Долматовский в силу своего характера не захотел отказываться от концепции. Встал вопрос, кому же поручить новый

После того как военные забраковали «Белку» в качестве прототипа ТПК, работы по проекту передали Фиттерману

Налицо характерная «поза» непризнанного гения, а всю историю «Белки» «по Долматовскому» вкратце можно изложить так: не обеспеченную господдержкой инициативу Ирбитского мотозавода по созданию народной микролитражки подхватила команда НАМИ. В результате на свет появилась «Белка», но спохватившиеся двумя годами позже чиновники предпочли этому замечательному прототипу клон иномарки.

Версия Фиттермана

Совсем по-другому видел эту историю не менее заслуженный и авторитетный отечественный автоконструктор Борис Михайлович Фиттерман, главный конструктор ЗИСа в 1943–1950 годах, создатель ЗИС-110, ЗИС-151 и БТР-152, а впоследствии — непревзойденный теоретик микролитражек.

В одной из глав своей книги «Первые шаги» Фиттерман рассказывает о появлении ТПК — транспортера переднего края: «В НАМИ в это время (1956 год — прим. ред.)

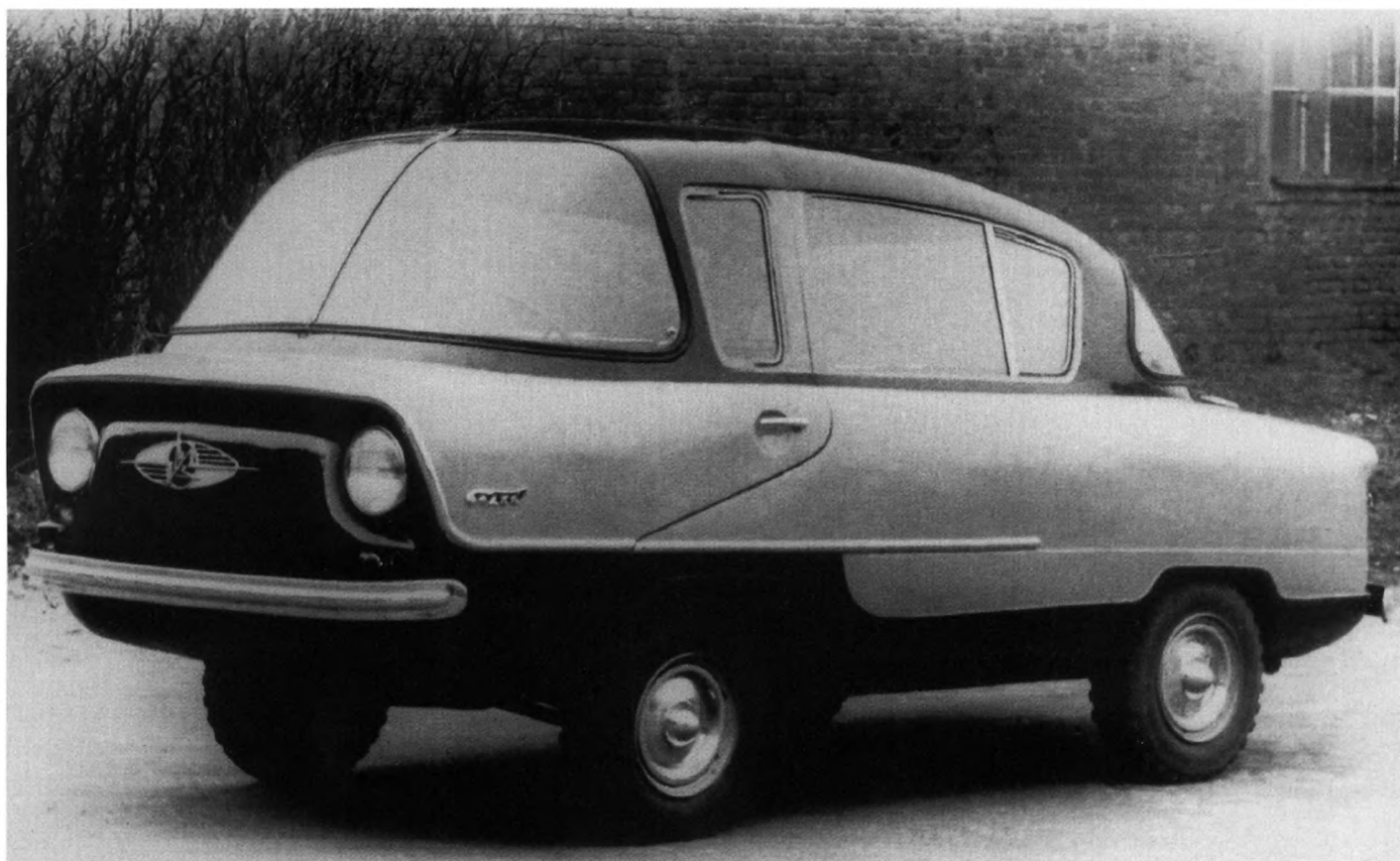
позволяющими привлечь извне внимание к своим разработкам. Все было бы неплохо, если бы он соглашался работать в контакте с более целенаправленными и квалифицированными техниками, искавшими не только оригинальные решения, но и целесообразность в нахождении результатов.

проект, т.к. заказ уже официально принял институт. <...>

Липгарт — в то время главный конструктор института — в поисках подходящего кандидата на руководителя этой темы обратился ко мне. <...> Я решил рискнуть и дал согласие. <...>



У «Белки» моторный отсек располагался сзади



В НАМИ я был «чужаком», работая на ЗИЛе — многолетним противником, теперь «конструктором-одиночкой», бюро или группы у меня не было. Долматовский категорически отказался со мной контактировать по этой работе, считая себя ущемленным. Жаловался во все инстанции на то, что я отнял у него работу, как потом оказалось, очень выигрышную. <...> Я начал работать в одиночку. За месяц нашел оптимальную общую компоновку. Времени не жалел, и 16 октября утвердил ее у заказчика». Итак, согласно версии Фиттермана, НАМИ и ИМЗ получают от военных задание разработать санитарный транспортер (формулировки «ТПК» в то время не существовало), но увлекаются идеями авантюриста Долматовского, в результате чего на свет появляется «Белка». Следуя этой логике, можно предположить, что сельскохозяйственный вариант «Белки» впопыхах был построен

под девизом «Вот вам и транспортер!», однако эта компромиссная модификация военных категорически не устроила. Так или иначе, после того как военные забраковали «Белку» в качестве прототипа ТПК (что немудрено), работы по проекту передали Фиттерману, а Долматовский посчитал себя пострадавшей стороной. Эта версия вполне логично и правдоподобно объясняет причины сотрудничества ИМЗ и НАМИ, поскольку история начинается с госзаказа, да не «какого-нибудь», а от военного ведомства. Но есть в ней и не очень понятный момент: каким же легкомысленным и безответственным разгильдяем нужно быть, чтобы, выполняя внятно сформулированный оборонный заказ, напрочь проигнорировать все тактико-технические требования и вместо санитарного транспортера создать футуристическую «Белку»? И даже если допустить временное

В целом «Белку» можно рассматривать как отечественный концепт-кар, в который были заложены многие революционные идеи, так и не воплотившиеся в серийном производстве

«затмение» Долматовского, то почему после провала задания «саботажника» не увольняют из НАМИ, а сам он чувствует за собой моральное право писать куда-то жалобы на коллегу? Но не мог же Фиттерман все это выдумать!

От «Белки» к «мулу»

Попытаемся реконструировать события, опираясь на исторические реалии и взяв за основу рациональное зерно из обеих версий.

В первой половине 50-х годов военные говорят о необходимости создания механической тележки — с достаточной

Продолжение на стр. 10

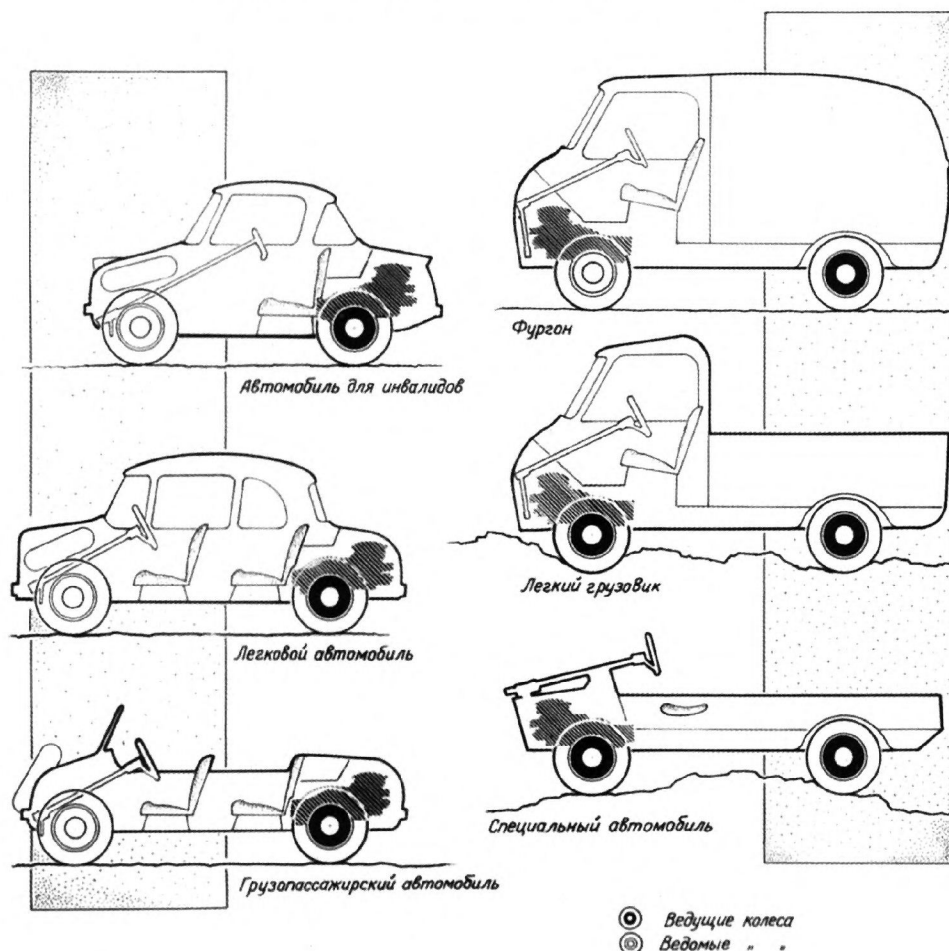
Согласно версии Фиттермана, НАМИ и ИМЗ получили от военных задание разработать санитарный транспортер, но увлеклись идеями авантюриста Долматовского, в результате чего на свет появилась «Белка». Следуя этой логике, можно предположить, что сельскохозяйственный вариант «Белки» впопыхах был построен под девизом «Вот вам и транспортер!», однако эта компромиссная модификация военных категорически не устраивала.



ИМЗ-НАМИ-А50 «БЕЛКА»



Унифицированные микролитражные автомобили



больных. Важно лишь убедиться в работоспособности новой платформы, которую потом можно будет использовать для целого ряда перспективных автомобилей.

В НАМИ заказ попадает в руки Долматовского, который в качестве ходового прототипа создает «Белку», поскольку к этому моменту буквально одержим идеей легкового заднемоторного автомобиля вагонной компоновки. Архитектура и идеология «Белки» не противоречат предварительному заданию — создана жизнеспособная платформа с двигателем М-72.

Дальше, по идее, следовало развивать конструкцию, создавая на ее базе различные типы автомобилей: для инвалидов, грузопассажирский автомобиль для сельской местности, малотоннажный фургон, легкий грузовик и... специальный автомобиль для военных, тот самый аналог «Механического мула». Именно в этой плоскости и должен был дальше развиваться проект. Долматовский по праву видел себя в нем ключевой фигурой. Только созданная им платформа плохо подходила под требования военных, которые предполагали на механической тележке вывозить раненых с поля боя, а заднее расположение силового агрегата «Белки» путало им все планы. Но Долматовский расставаться с «Белкой» не желал, параллельно создав ее сельскохозяйственную версию, и планировал развивать проект дальше в выбранном направлении. Так или иначе, проект (а по существу — возможность дальнейшего «легитимного» сотрудничества с ИМЗ, финансирование и «человекочасы») у него отобрали и передали Фиттерману. Отсюда и отсутствие штрафных санкций, и обида на коллегу.

грузоподъемностью (для перевозки двух-трех раненых), хорошей проходимостью по бездорожью, приспособленной к работе в условиях боевых действий и, как это принято у военных, предельно простой и дешевой. И подходящий прототип есть на примете — американский «Механический мул» — грузопассажирский микроавтомобиль, имевший небольшой вес, высокую проходимость и простую конструкцию. Последние два требования исключают возможность использования готовой платформы от существующих легковых автомобилей. Оптимальным на тот момент представляется мотоциклетный оппозитный мотор М-72 рабочим объемом 750 см³ и мощностью 23 л.с. производства Ирбитского мотоциклетного завода, вокруг которого и нужно было создавать новую платформу. НАМИ и ирбитчане получают предварительное задание — провести испытания мотоциклетного мотора с целью выяснить

его пригодность в качестве силового агрегата для микроавтомобиля. В требованиях еще не фигурируют ни полноприводность транспортного средства, ни его плавучесть, ни способность перевозить лежащих



Автомобиль НАМИ-032Г



Концепт-кар по-советски

Чтобы по достоинству оценить «Белку», стоит отнестись к этой микролитражке не как к опытному образцу будущего серийного автомобиля, а как к концепт-кару. «Белка» с самого начала создавалась «вне правил»: не было ни технических условий, ни технического задания в их привычном виде. Руководством к действию служил девиз «5х5», сформулированный художником Арямовым. Эта незатейливая формула означала, что кузов будущей машины должен вмещать пять человек, ее сухой вес составлять 500 кг, контрольный расход топлива — 5 л/100 км, рабочий объем

двигателя — 500 см³, пробег на одной заправке бака — 500 км. Почему кругом «пятерки»? Да просто красиво! От этой «арифметики» и плясали.

При этом творческая группа во главе с Долматовским с надеждой поглядывала в будущее и видела свое микролитражное детище сходящим с конвейера Ирбитского мотозавода. Иллюзия реальной перспективы притормаживала полет творческой мысли, вынуждая создавать конструкцию из уже освоенных ИМЗ и другими отечественными предприятиями узлов и агрегатов. Таким образом, творчество сводилось, во-первых, к компоновочным работам,

во-вторых, к инженерной интеграции готовых узлов и агрегатов в работоспособное шасси и, в-третьих, к созданию оригинального легкового кузова.

При выборе компоновки Долматовский пошел на поводу у своей приверженности заднемоторной бескапотной схеме. Это сразу поставило крест на возможности многоцелевого использования платформы, но создатели к этому и не стремились. Трудно сказать, каких технических выгод добился конструктор, фактически развернув компактный переднеприводной автомобиль задом наперед, то есть сместив салон максимально вперед относительно колесной

Группа Долматовского видела свое детище сходящим с конвейера Ирбитского мотозавода. Иллюзия реальной перспективы вынуждала создавать конструкцию из уже освоенных ИМЗ и другими отечественными предприятиями узлов и агрегатов. Таким образом, творчество сводилось к компоновочным работам, инженерной интеграции готовых узлов и агрегатов в работоспособное шасси и к созданию оригинального легкового кузова.



Вход на первый ряд сидений осуществлялся через откидывающуюся вперед переднюю часть автомобиля

двух более поздних экземпляров «Белки» были изготовлены специально спроектированные КПП, стоявшие впереди ведущего моста. Но проблема в том, что существование этих «поздних Белок» не зафиксировано ни в каких официальных хрониках. Рычаг переключения передач располагался между передними сиденьями и соединялся с КПП громоздкими тягами.

Подвески сделали на поперечных рычагах, расположив их под некоторым (не прямым) углом к продольной оси машины. В качестве упругих элементов использовали механические пружинные амортизаторы мотоцикла М-72.

Расположение водительского места над передним мостом вынудило конструировать сложную систему рулевых тяг. Но это было еще полбеды. Проблему неудобной посадки на передние сиденья Долматовский с Арямовым решили прямо-таки «авангардным» способом: весь передок машины — вместе с лобовым стеклом, передней частью крыши, панелью приборов и рулевой колонкой — сделали от-

базы (так что передний ряд сидений оказался над передним мостом), а силовой агрегат отправив в ссылку на корму и прикрыв его выступающим капотом. Зато сразу возникли две проблемы: мотоциклетный двигатель лишился возможности охлаждаться встречным потоком воздуха, а передние двери

момент от нее безо всяких карданных валов следовало выводить на главную передачу и дифференциал. Эти элементы тоже позаимствовали у «Москвича». Проблема заключалась в том, что для соединения мотора М-72 с КПП М-401, а также КПП с главной передачей пришлось изготовить

Изюминкой микролитражки ИМЗ-НАМИ-А50 стал кузов, созданный по эскизам дизайнера Владимира Арямова

обычной конфигурации не обеспечивали удобного входа и выхода из машины. Проблему охлаждения решили следующим образом: был использован двухцилиндровый оппозитный ирбитский мотор М-72, специально модернизированный для военной модификации мотоцикла, рассчитанный на движение с малой скоростью, и потому оснащенный «крылаткой» принудительной вентиляции. Для «Белки» к этому мотору приладили электростартер. Сцепление оставили «родное», мотоциклетное (оснастив его гидроприводом), а вот КПП решили использовать от «Москвича-401». Ее передаточные числа лучше подходили для эксплуатации машины, плюс, в отличие от ирбитского КПП, она имела заднюю передачу. Поскольку двигатель и без того располагался позади задней оси, а москвичовская КПП не предполагала никаких ведущих полуосей в основании (как на появившихся позже «Запорожцах»), крутящий

специальные переходники. В результате за пределами колесной базы оказался весь довольно длинный многокомпонентный силовой агрегат, что существенно увеличило задний свес. Долматовский пишет, что для

кидываемым вперед, прямо от переднего торца несущего днища. А это потребовало оснастить вал рулевой колонки дополнительным шарниром, и заодно сделало «Белку» непригодной для использования



ИМЗ-НАМИ-А50 «Белка»



инвалидами. Посадка-высадка на расположенные над колесными арками сиденья в образованный откинутым передком проемом требовала изрядной ловкости. Чтобы разместить сиденья над колесными арками, не увеличивая при этом общую высоту машины, колеса следовало использовать совсем небольшие. Подходящая по размеру резина мотоциколяски СМЗ-С1Л «беличих» нагрузок не выдерживала, поэтому диски, по диаметру соответствующие тормозным барабанам М-72, и покрышки

на них (размером 5,00-10") пришлось специально заказывать на других заводах. Мотоциклетные барабанные тормоза оснастили гидроприводом. Для бензобака нашлось место под левым задним сиденьем, для багажника — за спинками заднего ряда сидений, над задним мостом, для запасного колеса — под торпедо, правее вала рулевой колонки. Вот и вся нехитрая конструкция шасси. Изюминкой микролитражки стал именно кузов, созданный по эскизам Арямова.

Отказ от передних дверей позволил «проложить» передние стойки крыши по линии разлома откидного элемента передка и оснастить его панорамным лобовым стеклом. Попасть на задний ряд сидений можно было лишь с правой стороны через обыкновенную распашную дверь. Левый борт сделали «глухим», что позволило проложить тоннель для гарнитуры управления двигателем, трансмиссией и тормозами от водительского места к моторному отсеку не посреди кузова, а слева.

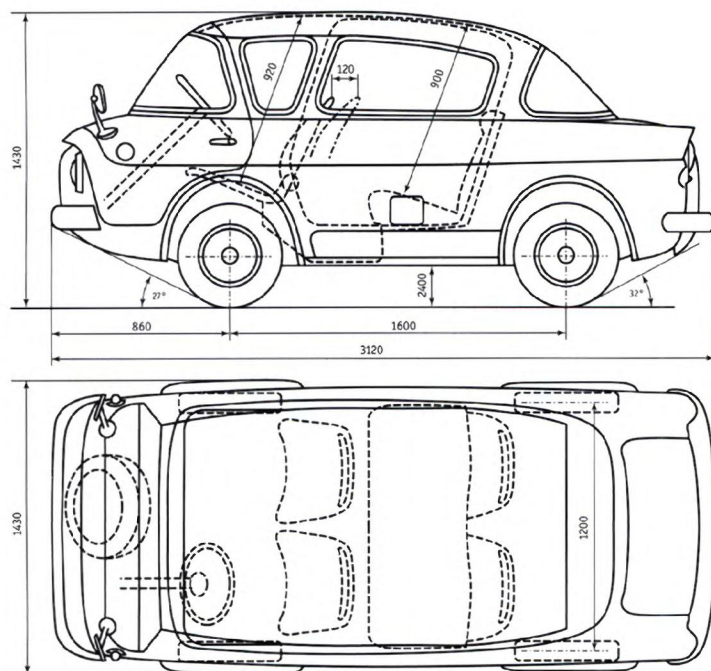


Схема автомобиля ИМЗ-НАМИ-А50 «Белка»

Технические характеристики ИМЗ-НАМИ-А50 «Белка»	
Число мест	4-5
Максимальная скорость	80 км/ч
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-60
Генератор	Г-11, 45 W
Реле-регулятор	РР-31
Стартер	СТ-28Б
Свечи зажигания	A11
Размер шин	5,00-10
Масса, кг	
снаряженная	640
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200

Подвески передняя и задняя

независимые, мотоциклетного типа (механический амортизатор в телескопическом кожухе), на поперечных рычагах

Тормоза

ножной — колодочный, с гидравлическим приводом, действует на все колеса

ручной — с механическим тросовым приводом, действует только на колодки тормозов задних колес

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, двухходовая, с синхронизаторами на II и III передачах

Передаточные числа

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

Сцепление

двухдисковое, сухое, типа М-72

Главная передача

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число — 5,14

Двигатель

М-72, оппозитный, карбюраторный, четырехтактный, двухцилиндровый, нижнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	78
Ход поршня, мм	78
Рабочий объем, см ³	746
Степень сжатия	5,5
Порядок работы цилиндров	1-2

Карбюратор

два горизонтальных карбюратора К-37

Максимальная мощность

22 л.с. при 4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

4,2 кгс.м при 3200 об/мин

Работа над созданием семейства микролитражных автомобилей ИМЗ-НАМИ-А50 началась в 1955 году. В том же году был создан безкузовной ходовой макет для испытаний и доводки всей «механики». Дополнительно известно о существовании двух «чистовых» опытных образцов — легковой микролитражки с закрытым кузовом, построенным по эскизу Владимира Арямова, и упрощенной открытой модификации по эскизу Эдуарда Молчанова. По одной версии обе машины были доставлены из Ирбита в Москву в ноябре 1955 года. По другой — сельскохозяйственный вариант «Белки» появился в 1956 году. Судьба опытных образцов неизвестна.



ИМЗ-НАМИ-А50, хардтоп

У тех, кто знаком с рисунками Эдуарда Молчанова, участие художника в создании сельскохозяйственной «Белки» вызывает удивление: почему талантливый дизайнер, тяготевший к сложным, изящным формам, взялся за создание утилитарного кузова, который проектировался без оглядки на эстетику?

Возможно, ответ кроется в еще одной разработанной модификации ИМЗ-НАМИ-А50.

ИМЗ-НАМИ-А50, сельскохозяйственный фазтон

«Белка», лишенная оригинального футуристического кузова, сразу теряла все свое очарование, превращаясь в нелепый автомобильчик с несовершенной конструкцией.

Упоминания о ней встречаются только у самого Долматовского. В книге «Мне нужен автомобиль» он пишет так: «...примерно после года доводки «Белки» приобрели необходимые показатели. Были построены еще два образца с улучшенными универсальными кузовами. <...> Образцы стояли на институтском опытном заводе в ожидании двигателей из Ирбита. <...> Г. А. Веденяпина (директора НАМИ, *прим. ред.*) сменил новый директор. Двигатели, прибывшие из Ирбита, передали для установки на другие объекты, прочие работы над нашими образцами на опытном заводе прекратились «за отсутствием средств», сами же недособранные машины вскоре оказались на заднем дворе института». Из другой публикации Долматовского следует, что вместо брезентового тента в этих образцах планировался жесткий съемный

пластиковый верх с боковыми дверями, поднимающимися по типу «крыло чайки». Вся эта не лишенная изящества конструкция устанавливалась именно на нижнюю половину народнохозяйственной модификации, правда, с облагороженными линиями задка и передка. Если предположить, что Молчанов свою версию с самого начала видел именно такой, то его участие в проекте становится понятным. Кроме того, в статье, опубликованной в 1993 году, Долматовский упоминает о появившихся именно на этих двух образцах оригинальных КПП, расположенных перед задней осью, но это противоречит его же «жалобе» на то, что последним двум образцам примерить двигатели так и не удалось. Скорее всего, в действительности речь идет о двух недостроенных макетах, так и не ставших ходовыми.

Тем не менее, такая модификация была создана. Трудно сказать, почему Долматовский решился на это. Может быть, дело было в том, что военные изначально ориентировались на легкий транспортер, и конструкторы попытались доказать, что «Белка» может

существовать не только в ипостаси городской микролитражки. Но вероятно и другое: Юрий Аронович стремился подчеркнуть многофункциональность созданной им платформы и возможность ее широкого применения в народном хозяйстве.



Сельскохозяйственный вариант «Белки» с упрощенным открытым кузовом. За рулем машины ее создатель — Ю. А. Долматовский





Так или иначе, во второй половине 1955 года к проекту присоединился молодой художник Эдуард Молчанов, и именно по его эскизу была создана народно-хозяйственная версия ИМЗ-НАМИ-А50. От закрытой модификации она отличалась только кузовом. Точнее, почти полным его отсутствием. По сути, это было несущее дно с невысокими бортами, позволявшими обходиться вообще без дверей, и функциональными металлическими кожухами передка и задка. Салон при необходимости закрывался раскладным тентом без боковин. Плоское двухсекционное лобовое стекло, оснащенное единственным дворником с водительской стороны, откидывалось вперед. Запаска оказалась снаружи, на передней панели кузова между фарами. Рубленые панели моторного отсека позволили оснастить задок поручнями для крепления груза к крышке капота. Впрочем, задняя ось платформы и без того была перегружена, поэтому перевозить подобным образом можно было лишь нетяжелую ручную кладь. Неполный привод и маленькие колеса делали эту тележку

непригодной для бездорожья. Единственный положительный момент — небольшой вес — нивелировался малой мощностью двигателя. Несмотря на публичные заявления Долматовского, колхозники и геологи вряд ли обрадовались бы этой машине.

Расположенное на передке сельскохозяйственной «Белки» запасное колесо играет роль центрального декоративного элемента

На случай непогоды у сельскохозяйственной «Белки» предусматривался лишь простейший тент без боковых элементов



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ГЛ-1

16+

DeAGOSTINI

