

Название этого назойливого насекомого по-итальянски звучит «ля веспа», что в переводе на русский означает «оса». Так в Англии называли армейский вертолет, а в Италии...

...К 1945 г. у «оборонной» фирмы Энрико Пьяджио остался неразрушенным авиационный союзник лишь один заводик в городке Биелла. Сражения закончились, и наступило мирное время. Ее владельцу, раздумывавшему о новой продукции, помог авиаконструктор Агостино д'Асканио, полагавший, что после войны обедневшим соотечественникам автомобиль и даже мотоцикл будут не по карману. Они смогут купить лишь дешевое, простое, но маневренное транспортное средство. Размышляя в таком плане, он спроектировал с моторчиком всего 98 см³ двухколесную машину — мотороллер, на которой водитель ехал бы сидя, как в автомобиле. Идея понравилась Пьяджио. В апреле 1946 г. его фирма начала серийный выпуск новинки, названной «Веспа», а в ноябре освоила изготовление даже трехколесных «грузовичков» на 200 кг товаров. Пример оказался заразительным, и вскоре на многих заводах Европы, Америки и Азии начали воспроизводить «осу». Лицензия на ее изготовление приобрели многие фирмы: французская «Велосолекс», испанская «Мото-Веспа», американская «Оллстейт», германская «Хоффман», английская «Дуглас». За 10 лет миллионы мотороллеров наводнили развитые страны с теплым климатом и сформировался своеобразный весьма демократичный транспортный имидж. В нашем отечестве «Веспу» долго не замечали, и все же новое транспортное средство, хотя и с большим запозданием, оказалось в поле зрения руководителей промышленности СССР.

Дальнейшие события развивались по обычному (и, как мы сейчас еще раз убеждаемся, весьма эффективному) ритуалу административно-командной системы. В декабре 1955 г. проблеме освоения выпуска мотороллеров обсуждали на специальном совещании. 19 июня 1956 г. Совет министров принял соответствующее постановление № 825, а 7 июля издал приказ, установивший конкретных исполнителей. В соответствии с ним конструкторы Вятско-Полянского машиностроительного завода (ВПМЗ) — г.Вятские Поляны Кировской обл. — совместно со специалистами Центрального экспериментально-конструкторского бюро (ЦЭКБ) — г.Серпухов Московской обл. — приступили к проектированию отечественного мотороллера с рабочим объемом двигателя 150 см³. Поскольку выпускать новые машины предстояло ВПМЗ, их назвали «Вятка», обозначив ВП-150. До конца 1956 г. требовалось изготовить 10 опытных образцов, а через год — освоить серийное производство «русской осы».

Разработку конструкторской документации мотороллера возложили на ЦЭКБ, где группу специалистов возглавил А.Т.Волков. На ВПМЗ Л.А.Комзиль руководил конструкторами, подготавливавшими техническую документацию, а С.А.Кривошей — рабочими, изготавливавшими опытный образец. Вскоре определились заводы-смежники, которых обязали поставлять комплектующие изделия. Казалось бы, все продумано, механизм массового выпуска «Вятки» создан, однако его еще требовалось запустить в действие и отладить.

Осенью 1956 г. директор ВПМЗ Федор Иванович Трещев провел демонстрацию трех опытных образцов ВП-150 на площадке перед заводом, которую организовали для корреспондентов столичных и областных газет. Вместе с ними на импровизированной выставке собралась большая группа

«РУССКАЯ ОСА»

рабочих, инженеров и служащих завода. Все с интересом рассматривали изделия, непривычные для «оборонки». В те дни многие газеты и журналы сообщали, что скоро в торговой сети и, следовательно, на дорогах появится необычное транспортное средство — мотороллер. Я помню, как в нашем столичном ЦНИИ-173 многие хвалили новинку и находились такие, кто обещал уже ближайшим летом начать ездить на ней. Однако их мечты осуществились лишь спустя два года, и тому были свои причины.

На ВПМЗ оборудовали конвейеры для сборки мотороллеров и агрегатов к ним, подготовили технологические линии по изготовлению цилиндров, картеров, других деталей, сделали более 1000 штампов и свыше 2000 приспособлений — словом, хорошо подготовились к массовому выпуску «Вятки». Увы, подкачали заводы-смежники, ведь им «навязали» новую продукцию. Некоторые предприятия отнеслись к этому делу халатно и срывали поставки комплектующих изделий, без которых не изготовишь мотороллер. Рекордсменом такого скрытого саботажа стал Курский завод резино-технических изделий. Там решили не утруждать себя и как можно «тянули» выпуск 34 деталей для ВП-150. «Сначала разработайте нам чертежи пресс-форм», — выдвинули они коронный довод. На ВПМЗ таким никогда не занимались, но раз уж настаивают — выполнили нужные чертежи. А что же куряне? Они, ничтоже сумняшеся, отказались от своих обязательств. Лишь с большими хлопотами и под большим давлением их заставили поставлять необходимые детали. В конце 1957 г. сложная система кооперации заводов, наконец, заработала, и до конца года удалось сделать 1668 мотороллеров — началось крупносерийное производство ВП-150.

Вот как устроена «Вятка». Главным элементом конструкции был штампованный корпус замысловатой формы. Остальное крепилось к нему. В общий блок смонтировали двигатель с центробежным вентилятором и коробку перемены передач, на выходном валу которого закрепили ведущее колесо. Этот сложный агрегат располагался на рычажной подвеске заднего колеса. Его колебания воспринимала бочкообразная пружина с гидравлическим амортизатором. В корпусе мотороллера установили стабилизатор напряжения, аккумулятор и всю электросистему. В его верхней части закрепили бензобак, поверх которого расположили двухместное сиденье. Рулевая труба проходила сквозь корпус. Снизу к ней крепились переднее колесо на рычажной подвеске, а сверху — руль. Переключение передач осуществлялось поворотом выжатой рукоятки сцепления, находившейся на руле слева, а справа была рукоятка переднего тормоза. Между ними располагались переключатель освещения и спидометр. Переднее колесо прикрывалось глубоким крылом. На полу корпуса находилась педаль заднего тормоза, а под полом — боковой упор; из-под крышки мотора выступал рычаг пуска двигателя. Внешний вид «Вятки» оказался весьма привлекательным, а в движении она производила незабываемое впечатление.

Машинами ВП-150 стали пользоваться для дальних поездок, на завод поступали многочисленные отзывы об их эксплуатации и советы по модернизации.

Если кратко, владельцы «Вятки» отмечали ее плавный ход, надежность двигателя, легкость монтажа шин и предлагали снабдить машину дополнительными под-

ножками, упростить регулировку опережения зажигания, повысить надежность тормозов управления сцеплением, передачами и тормозами, улучшить переключатель света. Заводчане учли большинство таких предложений, поскольку постоянно совершенствовали свою разработку. Например, с 1960 г. в свободную продажу поступил целлулоидный ветровой щиток, защищавший водителя мотороллера от встречного потока воздуха. А за год до этого произошло знаменательное событие — заводские испытатели участвовали в пробеге протяженностью более 12000 км и исколесили пространство от Ленинграда до Батуми и от Бреста до Кирова, по равнинным и горным дорогам, на жаре, в пыли и под дождем. Особенно хорошо работали двигатели, ведь необходимость замены поршневых колец возникла лишь через 8400 км вместо 3000 км, указанных в инструкции. Да и как же иначе: за 1957 — 1959 г. конструкторы ВПМЗ усовершенствовали мотор и довели его мощность до 5,5 л.с., причем скорость мотороллера стала превышать 70 км/ч. Недаром ВП-150 строили в течение десятилетия, с 1957 по 1967 гг., и всего выпустили 290467 экземпляров.

На основе ВП-150 конструкторы ВПМЗ спроектировали и его грузовую модификацию МГ-150. За 1958 — 1968 гг. изготовили 74688 таких машин, рассчитанных на перевозку 250 кг грузов. На их шасси делали и опытные модели: МГ-150П — с бортовой платформой, МГ-150С — самосвал, МГ-150Ф — фургон, МГ-150Ц — цистерна. Надо заметить, что этот малотоннажный грузовой транспорт сыграл заметную роль в хозяйственной жизни страны.

В 1959 г. на ВПМЗ по заказу Выставки достижений народного хозяйства (ВДНХ) СССР спроектировали мототакси ВП-150Т, у которого к передней части корпуса крепились площадка с двумя управляемыми колесами, а на ней располагалось двухместное поперечное сиденье для пассажиров. Новинка произвела хорошее впечатление, и за ее создание четверых сотрудников завода наградили медалями ВДНХ: С.А.Кривошей, Г.Ш.Бравы, Е.И.Пафнутьева, И.К.Постникова. Всего же сделали 50 таких машин.

В марте 1962 г. на ВПМЗ изготовили 100-тысячный мотороллер, а спустя 3 года в КБ предприятия спроектировали В-150М, восхищавший изящным кузовом, в котором доработанный силовой агрегат крепился к корпусу и движению на ведущее колесо передавалось цепью. За счет уменьшения недрессоренной массы улучшился комфорт езды. Эту машину строили в течение 1965 — 1974 гг., и выпустили 520 174 экземпляра. Ей на смену конструкторы ВПМЗ предложили новую модель «Вятка-3 электрон» с тиристорным зажиганием — оно было впервые в стране установлено на транспортное средство. За 1974 — 1979 гг. сделали 584 403 этих машины. Но к началу 1980 г. их производство свернули, поскольку завод перепрофилировали на серийный выпуск оборонной продукции. Всего же за 1957 — 1979 гг. на ВПМЗ изготовили 1 395 580 мотороллеров.

Мотопродукция Вятско-Полянского завода экспонировалась на многих международных выставках и экспортировалась в 50 стран: США, Канаду, Австралию и многие другие.

В наши дни «русскую осу» на ходу вряд ли встретишь. Однако в музее ВПМЗ можно увидеть некогда выпускавшиеся массово мотороллеры, а в фондах столичного Политехнического хранятся четыре экземпляра «Вятки» марки ВП-150.

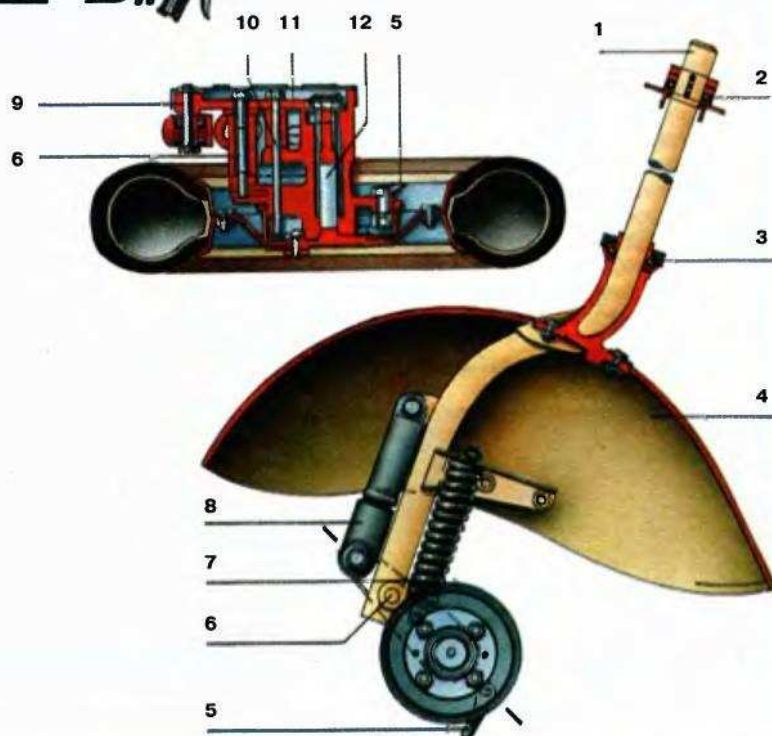
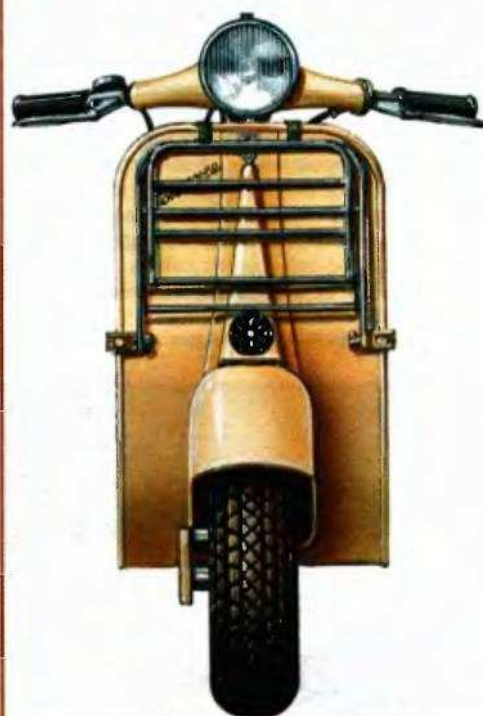
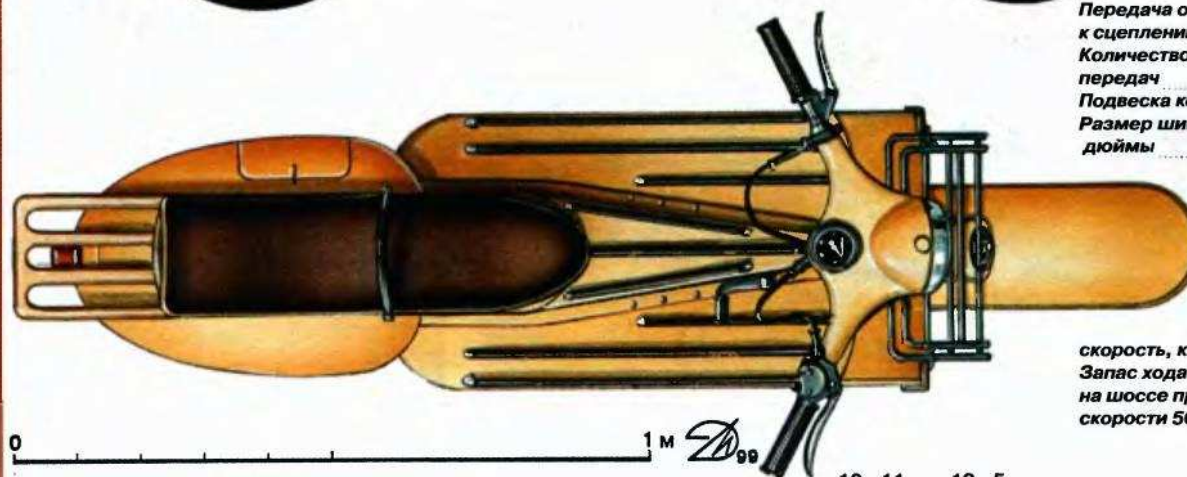
Олег КУРИХИН,
ведущий научный сотрудник
Политехнического музея

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

Цифрами обозначены: 1 — поворотная труба; 2,3 — подшипники; 4 — щиток колеса; 5 — рычаг кулачка; 6 — ось подвески; 7 — пружина; 8 — амортизатор; 9 — ось амортизатора; 10 — ось тормозных колодок; 11 —

кронштейн; 12 — ось колеса.

Рис. Михаила ДМИТРИЕВА



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОРЛЛЕРА «ВЯТКА» ВП-150

Длина, мм	1850
Ширина, мм	800
Высота, мм	1100
База, мм	1200
Дорожный просвет, мм	150
Тип двигателя	двухтактный, одноцилиндровый
Рабочий объем двигателя, см³	148
Диаметр цилиндра, мм	57
Ход поршня, мм	58
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность, л.с.	4,5
Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин	4500
Зажигание	от магдино
Сцепление	многодисковое, масляное
Передача от мотора к сцеплению	шестерни
Количество передач	3
Подвеска колес	рычажная
Размер шин, дюймы	4,00-10
Емкость топливного бака, л	12
Масса заправленного мотороллера, кг	120
Наибольшая скорость, км/ч	70
Запас хода на шоссе при скорости 50 км/ч, км	350