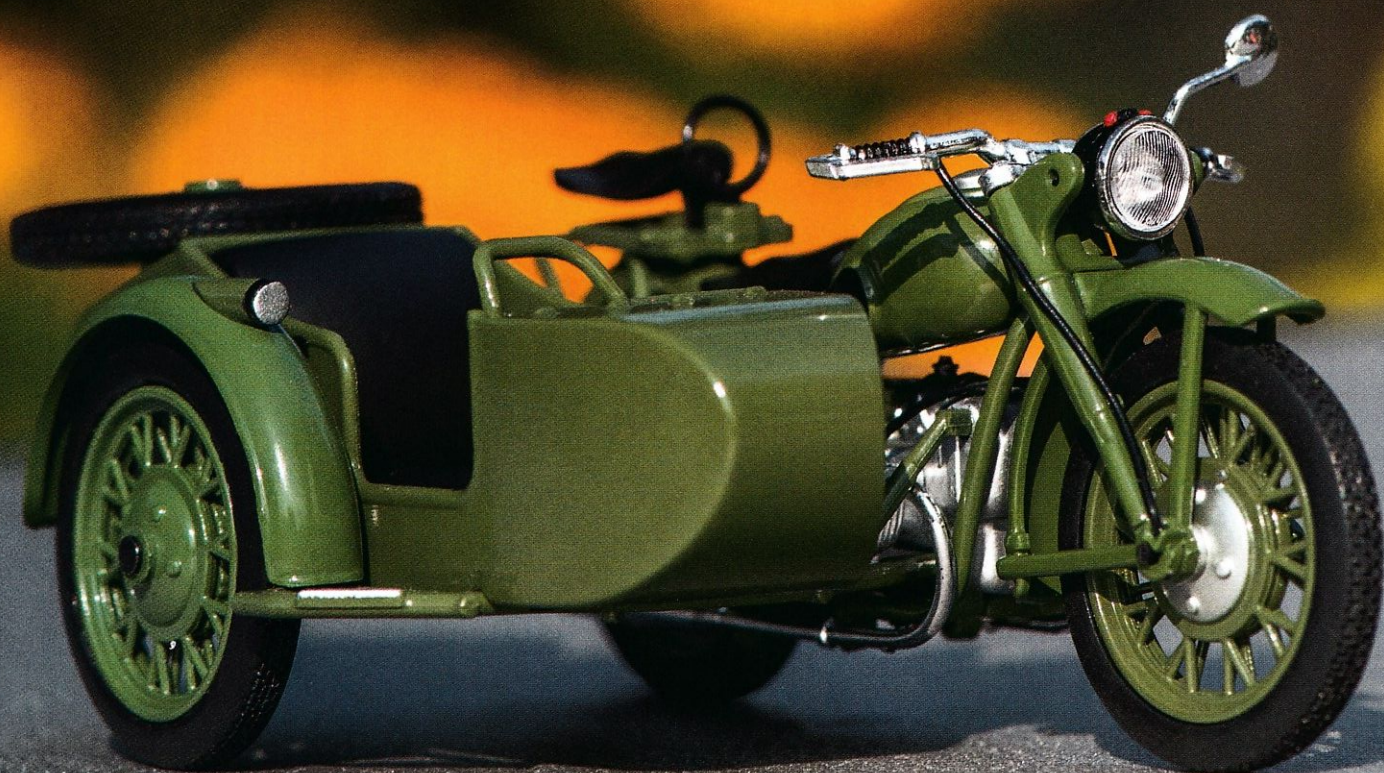


ВЫХОДИТ РАЗ В МЕСЯЦ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 999 РУБ.

№ 1

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



М-72

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
1:24

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР

Форум о
журнальных...

nasekomiie.ru

«Мотолегенды СССР» № 1, 2020

Выходит раз в месяц

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинт

ИЗДАТЕЛЬ, ИМПОРТЕР В РОССИЮ:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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 о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru или обращайтесь
по телефону «горячей линии» в Москве:

8-495-660-02-02

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Мотолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах
свои контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-78873 от 04.08.2020 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Мотолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена 999 руб.

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

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия мотоцикла
в масштабе 1:24

Представленные изображения модели
могут отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

ПЕЧАТЬ

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

Тираж: 5500 экз.

© 2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2713-2781

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит
обязательному подтверждению соответствия
единым требованиям, установленным
Техническим регламентом Таможенного союза
«О безопасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата печати (производства): 07.10.2020

Дата выхода в России 20.10.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

№ 12

187

«Трудыга», «мастер на все руки», «универсальный солдат» — как только не называют этот мотоцикл. Для своего времени М-72 действительно был универсальной машиной: благодаря отличным потребительским качествам он использовался везде, где нужен был легкий и в то же время достаточно мощный транспорт.

Эталонный образец

В конце 30-х годов в СССР задумались об организации выпуска тяжелых мотоциклов с коляской, в первую очередь для армии. Опыт начавшейся в 1939 году Второй мировой войны показал, что такая техника особенно востребована в боевых условиях. Отечественные мотоциклы ТИЗ-АМ-600 и снятый с производства, но остававшийся на вооружении ПМЗ-А-750 уже не соответствовали требованиям военных, к тому же их количество было невелико. Для оснащения войск новой техникой решено было поискать прототип среди иностранных моделей. К «кандидатам» предъявлялось много требований, главные из которых — пригодность к эксплуатации в действующей армии и возможность освоения производства

в кратчайшие сроки.

Летом 1940 года под Москвой провели испытания мотоциклов нескольких зарубежных марок и в итоге остановились на BMW R-71. Почему? Во-первых, это была вполне современная по тем временам конструкция: в Германии BMW R-71 освоили в производстве всего за два года до испытаний. Во-вторых, в немецкой армии он

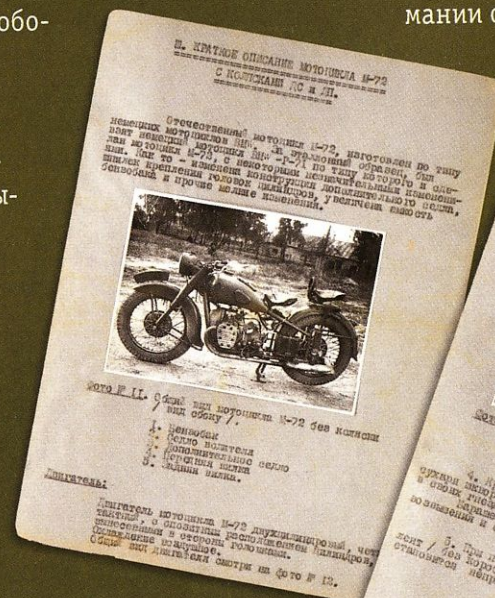
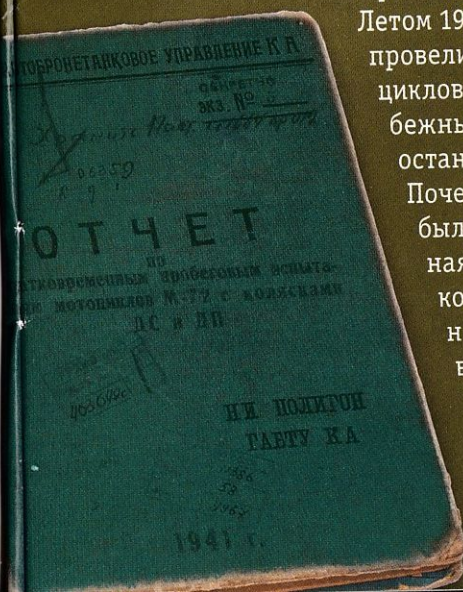
уже использовался, пусть и не массово, и успел показать себя в бою. В-третьих, мотоциклы BMW с конца 20-х годов закупались для нужд советских государственных структур, в частности для милиции. Публиковались статьи с описанием этих машин, в 1933 году даже вышла брошюра С. Н. Карзинкина «Мотоциклы Харлей-Давидсон и БМВ». Иными словами, мотоциклы BMW в Советском Союзе хорошо знали, и техническое сотрудничество между СССР и Германией в тот момент было достаточно тесным, а значит договориться о приобретении чертежей и оборудования для производства этой модели представлялось вполне реальным.

Долгое время официальная версия появления мотоцикла М-72 звучала так: «Пять мотоциклов BMW R-71 были закуплены частными лицами и через нейтральную Швецию доставлены в СССР, где советские инженеры подготовили и запустили серийное производство этой модели». После войны о военно-техническом сотрудничестве между Советским Союзом и Германией в предвоенный период по понятным причинам старались не вспоминать. Тем не менее, в изданной еще в советское время книге летчика-испытателя Игоря Шелеста «Лечу за мечтой» целая глава посвящена тому, как наши летчики испытывали на территории СССР военные

самолеты Люфтваффе. Об этом же писал в своей книге «Цель жизни» авиаконструктор Александр Яковлев. Уже в 2000-е годы были рассекречены документы и отчеты о довоенных испытаниях немецких танков и армейских полугусеничных тягачей, тоже ввезенных в Советский Союз по официальным каналам.

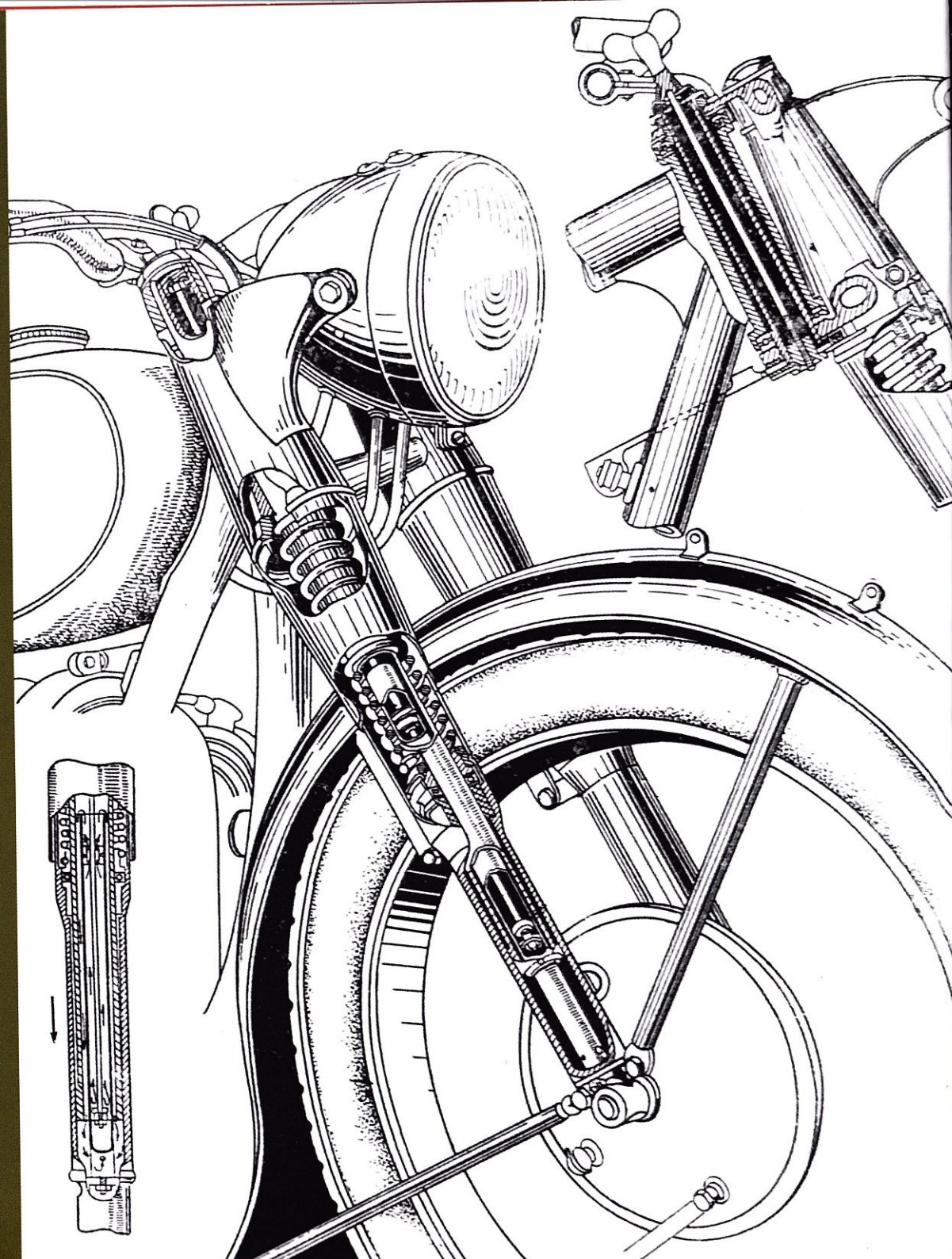
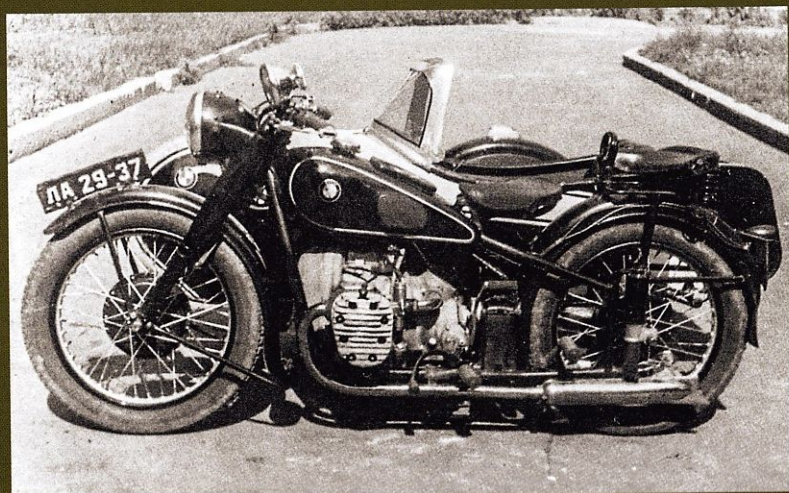
Мотоцикл BMW R-71, создававшийся как гражданская модель, был запущен в серию в 1938 году. Более совершенный в сравнении с предыдущей нижнеклапанной версией R-12, в Германии он «не пришелся

ко двору» — его не оценили ни любители



мотоциклов, ни военные. Нижнеклапанные машины, эксплуатировавшиеся в основном с коляской, должны были обладать высокой надежностью в сочетании с простотой конструкции. «Двенадцатая» модель с жесткой задней подвеской удовлетворяла всем этим условиям. Она поставлялась в армию и продавалась частным лицам. Комфортная мягкая подвеска заднего колеса прекрасно показала себя на спортивных верхнеклапанных мотоциклах *BMW*, работавших, как правило, в одиночном варианте. К тому же для Вермахта были созданы тяжелые мотоциклы с коляской и приводом колясочного колеса. Поэтому версия *R-71* оказалась невостребованной.

Испытания мотоциклов *BMW* показали, что они вполне соответствуют пожеланиям военных. В результате была достигнута договоренность о передаче полного цикла производства из Германии в СССР. В «Отчете по кратковременным пробеговым испытаниям мотоциклов М-72» 1941 года прямо сказано: «Мотоцикл М-72 изготовлен по типу немецких мотоциклов *BMW*. За эталонный образец был взят немецкий мотоцикл *BMW R-71*». Советские военные представители активно работали на немецком предприятии. В итоге в 1941 году Германия прекратила выпуск *BMW R-71*, а Советский Союз запустил в работу М-72...



Постановлением Совета народных комиссаров (СНК) СССР и ЦК ВКП(б) №456-189сс от 4 марта 1941 года предусматривалась коренная перестройка отечественной мотоциклетной промышленности: расширение действующего мотоциклетного производства и строитель-

на (ЗИС) осваивал производство двигателей М-72, Завод имени КИМ (Коммунистического интернационала молодежи) — коробок передач, Горьковский автомобильный завод имени Молотова (ГАЗ) готовился изготавливать мотоциклетные коляски. В перспективе для

Начало производства

ство новых мотозаводов в Ленинграде, Харькове, Серпухове и Таганроге.

Все эти предприятия должны были срочно осваивать одну модель — М-72 с коляской, или боковым прицепом, как часто называют эту часть мотоцикла. До конца 1941 года планировалось изготовить свыше 30 тыс. мотоциклов.

К решению этой задачи привлекли и ведущие автомобильные предприятия страны. Московский Завод имени Стали-

выпуска двигателей М-72 планировалось создать моторные заводы в Москве и Киеве.

Приборы и электрооборудование выпускал электротехнический завод в Калуге. Наркомат резиновой промышленности готовился развернуть производство новых мотоциклетных шин и соответствующей резинотехнической продукции.

Главным предприятием по выпуску мотоциклов М-72



стал Московский мотозавод (ММЗ), появившийся в результате перепрофилирования Московского велозавода (МВЗ). Кстати, Велозаводская улица в столице, названная так в честь находившегося там МВЗ, до сих пор не переименована. Освоение производства новой модели началось в январе 1941 года: нужно было подготовить весь комплект рабочей документации, перевести все с немецкого языка на русский, пересчитать допуски изготовления деталей, подобрать аналоги материалов согласно отечественным ГОСТам, переработать технологии в соответствии с имевшимся на МВЗ станочным парком, а при необходимости заказать в Германии специальное оборудование. Для нашей промышленности многое было в новинку. Так, абсолютное большинство советских мотоциклов до войны имело раму из штампованных частей, которые сваривались в жесткую конструкцию или стягивались болтами через втулки. Трубчатая рама была лишь на ТИЗ-АМ-600, но ее элементы тоже собирались на болтах. Это, конечно, облегчало

ремонт в полевых условиях в случае повреждения рамы, но уменьшало жесткость и при разбалтывании соединений ухудшало управляемость. Специалистам нового мотозавода надо было учиться изготавливать сварные трубчатые дуплексные рамы: при обнаружении дефектов их приходилось списывать в брак, а не заменять поврежденные части. Производство цельнотянутых труб переменного сечения для рамы было отдельной и к тому же нелегкой задачей, не говоря уже о деталях передней вилки и задней подвески. Три первых образца М-72 собрали в марте 1941 года. По традиции вся новая транспортная техника демонстрировалась членам правительства. После показа в Кремле завод получил разрешение начать серийное производство, но реально серийная продукция пошла лишь в июле, когда было изготовлено 220 мотоциклов. Из других мотозаводов, планировавших развернуть производство М-72, это удалось лишь Харьковскому мотоциклетному заводу (ХМЗ), где за август и сентябрь 1941 года успели собрать 233 машины, а потом предприятие пришлось срочно эвакуировать.

▼ Чаще всего на М-72 устанавливали ручной пулемет Дегтярева



▼ Опытный вариант защиты экипажа мотоцикла съемными щитками (современное изготовление по архивным чертежам)



Эвакуация

В октябре 1941 года Харьковский мотозавод был эвакуирован в Горький, на производственные площади предприятия «Красная Этна». Сюда в июле 1941 года уже было вывезено оборудование Ленинградского мотозавода (ЛМЗ): его запустили в работу в августе, после подводки силовой и осветительной электросетей. Затем готовое производство было демонтировано и передано на Горьковский автомобильный завод для изготовления легких танков. После прибытия станков и оснастки из Харькова ленинградское оборудование переехало с ГАЗа обратно на «Красную Этну». Новое предприятие, названное Горьковским мотоциклетным заводом (ГМЗ), параллельно с монтажом привезенного и возвращенного оборудования начало сборку М-72 из задела харьковских деталей и агрегатов. Постановление Совета по эвакуации при СНК СССР о перебазировании за Урал, в город Ирбит, Московского мотозавода (ММЗ) вышло 21 октября 1941 года. Оборудование вывозили постепенно, по мере изготовления задела деталей для сборки мотоциклов. Производство в Москве продолжалось до декабря, когда были изготовлены последние 92 экз. М-72 из более чем 1600 мотоциклов, собранных в столице.

Серийный выпуск и опытные работы

К концу 1941 года в Горьком построили 442 экз. М-72. Изготовление алюминиевого литья, а также деталей двигателя и коробки передач разместили на ГАЗе, который хронически не справлялся с планом поставок. Лишь в 1943 году, после переброски в Горький остатков оборудования Таганрогского и Тюменского мотоциклетных заводов, где выпускались мотоциклы ТИЗ-АМ-600, ГМЗ смог наладить полный цикл производства тяжелых мотоциклов. На Горьковском мотоциклетном заводе освоили цветное литье, механическую обработку деталей мотора и коробки передач, а также сборку этих агрегатов. Всего за 1942–1943 годы на ГМЗ изготовили более 2,5 тыс. мотоциклов.

Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ), созданный на базе эвакуированного из Москвы оборудования на территории местного пивзавода, выдал госприемке первые 19 мотоциклов уже в феврале 1942 года. Собирались они в очень трудных условиях, монтаж оборудования шел параллельно со сборкой из московского задела деталей. Тем не менее, в 1942 году было собрано более 1,5 тыс. мотоциклов М-72, еще более 2,2 тыс. машин построили в Ирбите годом позже.

На обоих предприятиях работа шла тяжело. Зачастую страдало качество: был случай, когда в течение месяца военные представители не приняли ни одного мотоцикла. Постепенно выпуск становился более ритмичным, «детские болезни» изживались, хотя оба завода лихорадило из-за недостатка оборудования, нехватки комплектующих и несовершенства технологий, которые непросто было осваивать на новом месте.

В 1944 году Главное бронетанковое управление Красной армии (ГБТУ) организовало полигонные испытания: мотоциклы, выпущенные ГМЗ, преодолели установленные 15 тыс. км с незначительными поломками, а построенные на ИМЗ прошли дистанцию в половину меньше и были сняты с трассы из-за серьезных дефектов. По итогам испытаний и отчетов об эксплуатации мотоциклов во фронтовых условиях М-72 модернизировали: появились двухдисковое сцепление, усиленные четырехмиллиметровые спицы колес, двухопорная ось колеса коляски, передаточное

отношение главной передачи изменилось с 3,86 на 4,62, повысилась износостойкость деталей поршневой группы, собачки кик-стартера и механизма переключения передач. К багажнику стали крепить кожаную сумку от американских ленд-лизовских мотоциклов, а в комплекте инструмента появилась «монтажка» автомобильного типа для смены шин.

В Ирбите, где мотозавод считался головным, параллельно с модернизацией серийной продукции велись и опытные работы: испытывались трофейные мотоциклы с приводом на колесо коляски, а также М-72 с колясками разных конструкций, в том числе деревянной. Сотрудники завода вместе с армейскими инженерами создали несколько образцов верхнеклапанных двигателей. Кроме того, был построен легкий полугусеничный тягач с мотоциклетной передней вилкой и опытным верхнеклапанным оппозитным мотором.

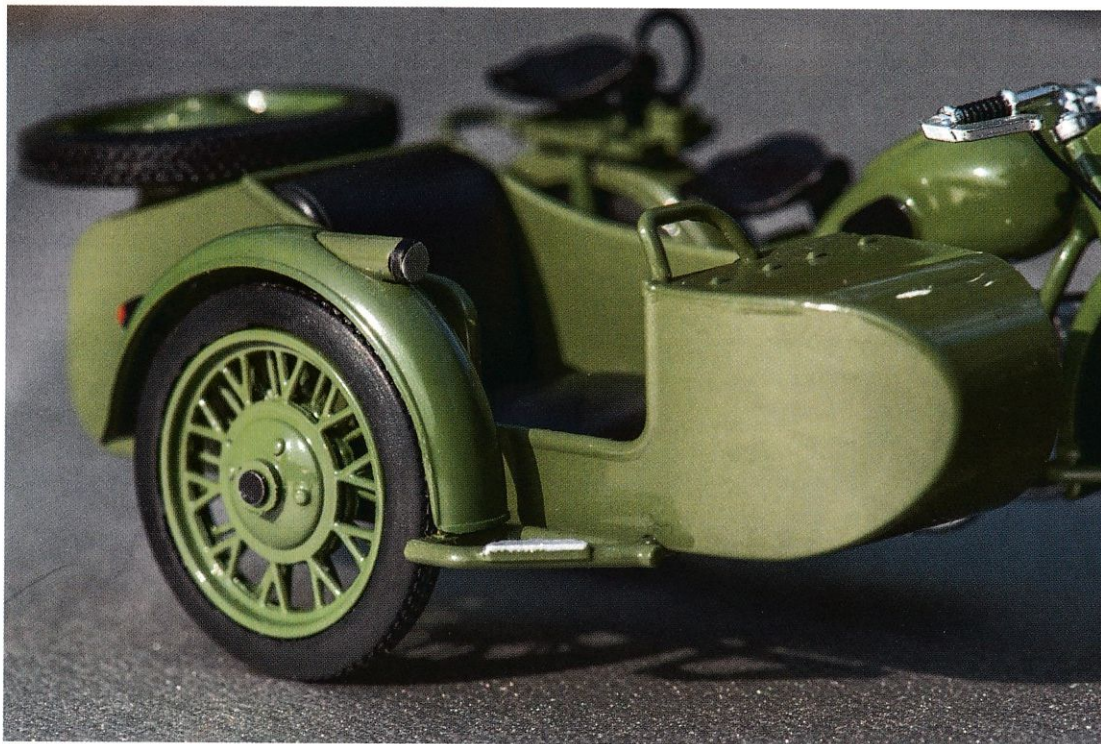


▲ М-72 с пулеметом Дегтярева на сошках

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



М-72





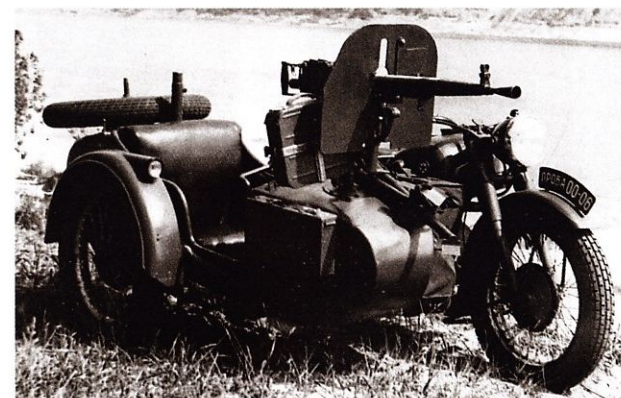
▲ М-73 с приводом на колесо коляски (современная реставрация по архивным чертежам)

Специалисты Военной академии имени Сталина разработали привод на колесо коляски мотоцикла. Шесть образцов этой машины, названной М-73, собрали на Горьковском мотозаводе. Привод был бездифференциальным, он включался только в тяжелых дорожных условиях. Тормоз колеса коляски выполнили идентичным заднему тормозу мотоцикла, оба механизма срабатывали от нажатия на ножную педаль. Испытания на полигоне показали, что без включения привода М-72 и М-73 ведут себя одинаково, а с включенным приводом при движении по разбитым дорогам М-73 может держать более высокую среднюю скорость. Тем не менее, дальнейшие работы в этом направлении решено было не проводить: военные действия переместились на территорию европейских стран, и необходимость в мотовездеходах отпала. За 1944 год и период с января по апрель 1945 года на обоих предприятиях собрали почти 7 тыс. мотоциклов. Всего за годы войны было изготовлено почти 15 тыс. мотоциклов М-72.

Компания Harley-Davidson проводила эксперименты с оппозитными моторами. Модель ХА представляла собой двигатель и трансмиссию BMW R-71, вставленные в ходовую часть Harley-Davidson WLA. Было изготовлено порядка 1000 экземпляров, но, очевидно, американцы так и не научились ездить на мотоциклах с оппозитными моторами. На базе версии ХА создали модель XS - мотовездеход с приводом на колесо коляски. Кроме того, отделением Delco концерна General Motors была построена небольшая серия трехколесных сервикаров с мотором и трансмиссией от модели ХА.

Конструкция М-72

Конструкция мотоцикла М-72 была сложной, но надежной. Она практически полностью повторяла конструкцию *BMW R-71*. Оппозитный двухцилиндровый нижнеклапанный двигатель «квадратной» размерности 78×78 мм (диаметр цилиндра × ход поршня) впервые



▲ М-72 со станковым пулеметом ДС-39

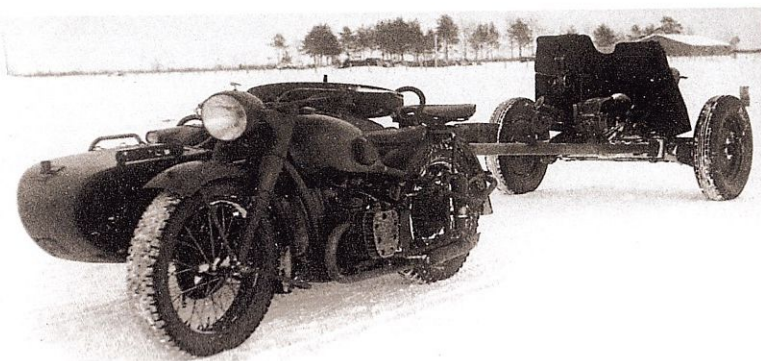
появился на модели *R-62* еще в 1928 году, а через год перешел на модель *R-11*. В 1935 году его переставили на версию *R-12*, а в 1938 году уже на *R-71*. К этому моменту мотор получил два карбюратора вместо одного на оба цилиндра, хотя версии *R-11* и *R-12* выпускались как с двумя, так и с одним карбюратором. Мощность мотора составляла 22 л.с. Четырехступенчатая коробка передач, управлявшаяся на многих моделях *BMW* ручным рычагом, на *R-71* оснащалась приводом переключения передач ножной педалью, которая без изменений перешла на *M-72*. После 1947 года педаль переключения передач отечественные конструкторы сделали двуплечей. Вместо штампованной рамы с жесткой задней подвеской была разработана сварная трубчатая рама со свечной подвеской заднего колеса. Бензобак, ранее вставлявшийся внутрь рамы, теперь надевался на нее сверху.



В электрооборудовании система батарейного зажигания отличалась от привычных для отечественных мотоциклистов магнето.

На М-72, впервые в СССР, появилась фара со встроенным спидометром. Благодаря мягкой подвеске заднего колеса заметно улучшилась управляемость мотоцикла в движении, не говоря уже о комфорте водителя и заднего пассажира. То же самое можно сказать и о телескопической передней вилке с гидравлическими амортизаторами. Такой тип подвески мотоциклетных колес был впервые применен на отечественной технике: до начала производства М-72 советские мотоциклы имели жесткую подвеску заднего колеса, а передняя вилка была либо параллелограммной, либо рычажно-рессорной. Практически все узлы М-72 были новинкой для отечественного мотопрома, продукция которого к 1941 году находилась на европейском уровне начала 30-х годов. Тем не менее, некоторые дополнения в немецкую конструкцию были внесены уже в процессе освоения производства. Как писали в уже упомянутом нами отчете об испытаниях, «изменена конструкция дополнительного седла и шпилек крепления головок цилиндров, увеличена емкость бензобака, введены прочие мелкие изменения».

Тяговитый двигатель и удачно подобранные соотношения трансмиссии позволили использовать мотоцикл в трехместном варианте. Изначально боковая коляска для мотоцикла *BMW* выпускалась немецкими компаниями *Royal*, *Steib* и *Stoye*. Она предназначалась для перевозки третьего члена экипажа. Практически сразу после запуска М-72 в производство в СССР начались работы по размещению в коляске мотоцикла разных видов вооружения.



На полях сражений

Мотоциклы, как с коляской, так и в одиночном варианте, массово использовались на европейском театре военных действий еще в Первую мировую войну. Опыт их эксплуатации оказал большое влияние на формирование военных доктрин всех европейских государств, в том числе Германии. Немцы, скованные ограничениями Версальского договора, в 20-е годы активно развивали мотоциклетную промышленность. После прихода к власти Гитлера началось возрождение вооруженных сил. В 30-е годы Германия была уже на первом месте в мире по выпуску мотоциклов. Отдельные мотоциклетные подразделения, вплоть до батальонов, участвовавшие в немецких наступательных операциях начала Второй мировой войны, фактически заменили ушедшие в прошлое кавалерийские драгунские части, то есть подвижную пехоту, которая использует транспорт, гужевой или механический, для движения к району боестолкновений, а не в бою, как те же танкисты. Кстати, во французской армии мотоциклетные полки официально именовались драгунскими.



Создание мотоциклетных частей в Красной армии началось в 1940 году, когда мотоциклетное отделение ГАБТУ разработало штаты вооружения и оснащения мотоподразделений и частей. Каждый из 29 формирующихся перед войной механизированных корпусов РККА должен был иметь в своем составе мотоциклетный полк. В процессе освоения новых мотоциклов и их боевых испытаний были приняты на вооружение следующие варианты колясок:

ДПколяска под пехотный ручной пулемет Дегтярева (ДП)

ОМколяска для установки ранцевого огнемета

ММколяска со спецоборудованием под 50-миллиметровый миномет

ДС-1коляска под установку станкового пулемета Дегтярева (ДС)

ДС-2коляска со спецоборудованием для перевозки боекомплекта к ДС.

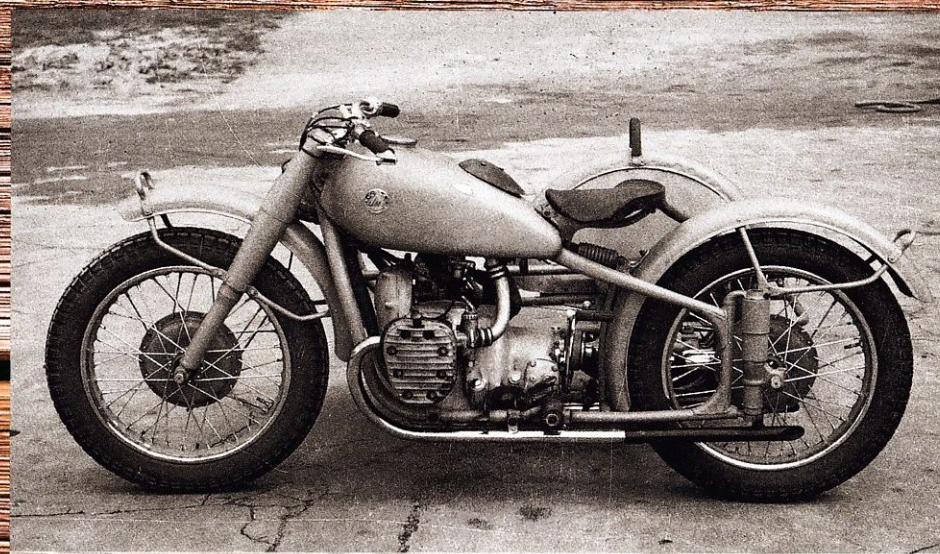
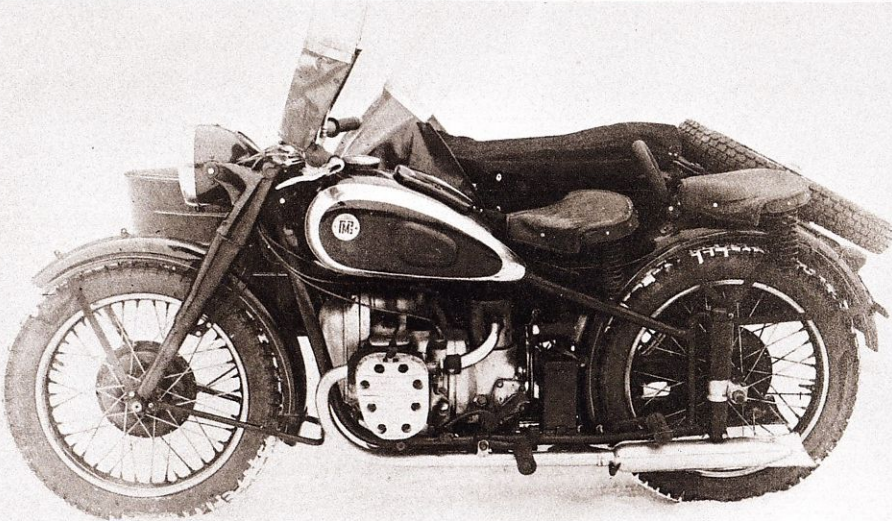
Позже, в 1942 году, изготовили коляски под перевозку противотанкового ружья Симоннова (ПТС) и миномета калибром 82 мм. Но в основном М-72 использовали для перевозки трех бойцов с ручным пулеметом. Эти мотоциклы работали во всех родах сухопутных войск, например, в службе связи и разведывательных подразделениях танковых и механизированных соединений. Разные модификации оснащались радиостанциями, станковыми пулеметами, легкими минометами. Правда, специальные коляски и экипажи тяжелого вооружения были лишь в составе отдельных мотоциклетных полков, которые действовали как части быстрого реагирования, оперативно перемещаясь вдоль линии фронта.

Мирная продукция

Перепрофилирование части предприятий, работавших на военные нужды, началось уже в середине 1944 года и активно продолжалось после окончания боевых действий. Многие ожидали, что завод из Ирбита вернут в Москву, но этого не случилось: он по-прежнему выпускал тяжелые мотоциклы. Московский мотозавод в тот же период освоил мирную продукцию — легкий мотоцикл М-1А с 125-кубовым двухтактным двигателем, выпускавшимся до середины 1951 года.

С 1954 года мотоциклы М-72 начали продавать населению. Ирбитскому заводу пришлось осваивать новые цвета окраски. Когда первые М-72 появились в магазинах, на бензобаки была нанесена декаль с надписью «Ирбит». От покупателей стали поступать серьезные нарекания, и уже к концу 1955 года появилась модификация М-72М, отличавшаяся усиленными колесами и рамой, улучшенной конструкцией двигателя, торсионной подвеской колеса

▼ М-72 производства Горьковского мотоциклетного завода



▲ М-72, подготовленный для спортивных соревнований

коляски. Эта машина производилась до конца 50-х годов, когда ей на смену пришел верхнеклапанный мотоцикл М-61.

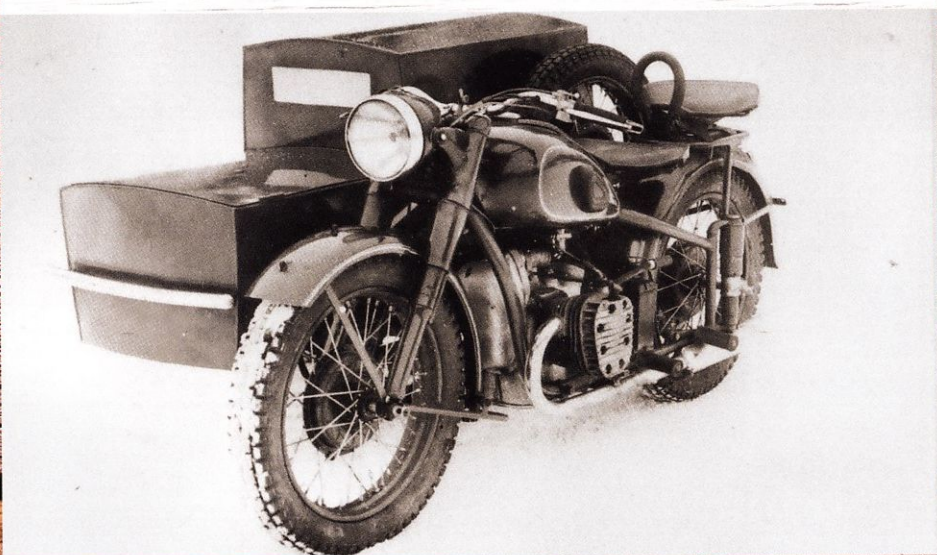
На Горьковском мотозаводе М-72 выпускался до 1949 года, затем предприятие было перепрофилировано. Все оборудование передали на Киевский мотоциклетный завод (КМЗ), строивший мотовелосипеды К-1Б и инвалидные трициклы К-1В. Из-за отсутствия свободного места освоение М-72 проходило постепенно, поскольку старое оборудование перевозили в Серпухов, где в дальнейшем наладили производство транспорта для инвалидов войны. С 1951 года в Киеве М-72 собирали из узлов, поставлявшихся Ирбитским мотозаводом. Годом позже Киевский завод изготовил 500 двигателей М-72 с коробками передач, а 500 комплектов экипажной части пришло из Ирбита. В следующие несколько лет кооперация с Ирбитом сокращалась по мере освоения узлов и деталей экипажной части в Киеве. В тот период М-72 предназначался в основном для армии, милиции и других государственных структур, поэтому долгое время не подвергался кардинальным изменениям. Но мотоциклы использовали и в других сферах: на них ездили лесники, бригады электриков и аварийные команды разных ведомств. Как только вышло распоряжение продавать эти мотоциклы частникам, на Киевском заводе началась интенсивная работа по совершенствованию машины. В результате в 1956 году появился мотоцикл М-72Н: кроме улучшенной отделки, он получил модернизированную подвеску коляски, усиленные колесные спицы, алюминиевые литые



▲ М-72Н для милиции производства Киевского моторзавода

ступицы колес. Усовершенствования коснулись силового агрегата и трансмиссии, но главное — передняя телескопическая пружинная вилка стала короткорычажной, с гидравлическими амортизаторами в качестве демпфирующего элемента. В таком виде модель выпускалась до 1958 года, когда ее сменила совсем новая версия К-750.

▼ Вариант грузовой коляски для М-72



В СССР спортивные соревнования на мотоциклах были популярны еще в довоенный период: это были рекордно-гоночные заезды и кроссы по пересеченной местности. В рамках допризывной подготовки к службе в Красной армии

выступали как в категории мотоциклов с коляской, так и в классе одиночек с моторами большого рабочего объема. В основном это были серийные мотоциклы, просто перебранные или слегка доработанные для большей надежности.

От спорта до почетного эскорта

кроссы часто сочетались с элементами военно-прикладных видов спорта. В кроссах обычно участвовали серийные мотоциклы, минимально доработанные спортсменами, а в гонках на старт зачастую выходили кардинально переделанные машины. Когда после войны возродили мотоциклетные соревнования, мотоциклы М-72 тоже стали выходить на старт. В кроссе на них

Во внедорожных соревнованиях М-72 с мягкой подвеской обоих колес выгодно отличались от тех же *Harley-Davidson WLA 42*, с которыми они выступали в одном классе: до 1948 года участие импортных мотоциклов в соревнованиях не запрещалось. А вот в гонках на асфальте нижнеклапанные М-72 никаких шансов своим водителям не давали, если только речь не шла



▲ М-72 для почетного эскорта (современная реставрация)



▲ М-72 в составе почетного эскорта (конец 50-х годов)

о соревнованиях между мотоциклами одной модели. В результате на базе М-72 стали создаваться специальные конструкции, а позже малыми партиями строились гоночные мотоциклы разных моделей с верхнеклапанными моторами увеличенной мощности.

В послевоенный период М-72 использовался в армии не только для связи и разведки. Эти мотоциклы служили в подразделениях Военной автоинспекции Министерства обороны СССР. На новую ответственную работу М-72 заступил в январе 1956 года, когда в Отдельном полку специального назначения Управления коменданта Московского Кремля был образован отдельный мотоциклетный взвод. С этого момента ведет свою историю отечественный почетный эскорт, обеспечивающий встречу самых важных гостей нашего государства. Первыми мотоциклами на службе в почетном эскорте стали именно М-72, собранные на Киевском мотоцик-

летном заводе. Эти машины внешне отличались от серийных черным цветом с белой отделкой, большим количеством хромированных деталей, боковыми коленными щитками и отсутствием заднего пассажирского сиденья. В теплое время года мотоциклы использовались в одиночном варианте, а в холодный период, с ноября по апрель, оснащались колясками.

Надежность и универсальность конструкции в сочетании с мягкой подвеской и тяговитым двигателем обеспечили мотоциклу М-72 популярность, особенно среди сельских жителей. На фоне постоянного дефицита собственного транспорта тяжелый мотоцикл стал настоящим спасением для тех, кто не имел возможности приобрести легковой автомобиль, а в СССР легковушки были большим дефицитом. К тому же легковые машины зачастую не могли преодолеть сельское бездорожье, а М-72 либо проходил без проблем, либо легко вытаскивался седоками из любой ямы, если не мог выбраться сам. Благодаря взаимозаменяемости по агрегатам с более поздними моделями, мотоцикл М-72 служил своим владельцам до середины 90-х годов, когда народ начал массово пересаживаться на автомобили. Затем множество



▲ М-72М для милиции производства Ирбитского моторзавода

экземпляров М-72 попало в руки рокеров — так раньше называли байкеров. Сегодня стало модным восстанавливать эти мотоциклы в первоначальном виде. М-72 активно используют в кино, особенно в картинах о Великой Отечественной войне, где они изображают то самих себя, то немецкие мотоциклы. Небольшое количество М-72, стилизованных под мотоциклы времен войны, регулярно принимают участие в мероприятиях 7 ноября в Москве, посвященных военному параду 1941 года, когда враг стоял у стен столицы. Жизнь мотоциклов М-72 продолжается!

Двигатель М-72 применялся не только на мотоциклах. Такие моторы стояли на узкоколейных дрезинах ТД-5У «Пионер», некоторые из которых и сегодня на ходу.

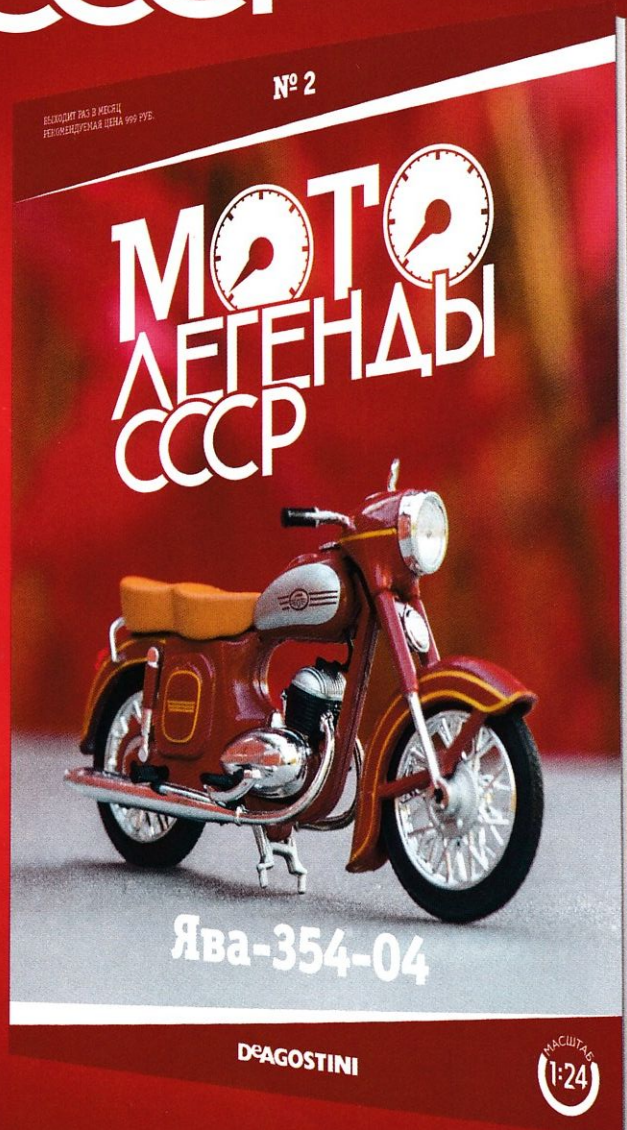
А еще мотор М-72 использовали в 1948 году при разработке самодвижущегося орудия СД-57 калибром 57 мм (на фото) на базе знаменитой фронтовой пушки ЗИС-2. Двигатель крепили на щите орудия, тележка с направляющим колесом и рулевым управлением размещалась на левой станине. Пушка СД-57 на шоссе развивала скорость до 25 км/ч и была способна преодолевать брод глубиной до полуметра. С 1954 года в серию пошло более мощное самодвижущееся орудие СД-44 калибром 85 мм с тем же двигателем.

Технические характеристики мотоцикла М-72 образца 1952 года

Габаритные размеры с коляской	2420×1600×980 мм
Колесная база	1400 мм
Высота седла	720 мм
Вес в снаряженном состоянии	220–225 кг
Объем бензобака	22 л
Максимальная скорость с коляской	85 км/ч
Расход топлива с коляской на скорости 50–60 км/ч	7 л
Двигатель	двухцилиндровый, четырехтактный, нижнеклапанный, с оппозитным расположением цилиндров
Система охлаждения	воздушная
Диаметр цилиндра	78 мм
Ход поршня	78 мм
Рабочий объем двигателя	746 см³
Мощность	23 л.с
Коробка передач	четырёхступенчатая
Сцепление	сухое, двухдисковое
Передача на заднее колесо	карданным валом
Рама	трубчатая, дуплексная, неразборная, закрытого типа
Передняя подвеска	телескопическая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами
Задняя подвеска	свечная, пружинная
Колеса	взаимозаменяемые
Размер шин	3,75×19"

В следующем выпуске

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



Ява-354-04

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
(1:24)

