

Андреева Анна Владимировна

ведущий специалист отдела изучения и публикации документов

Российского государственного архива в г. Самаре

Из истории мотоспорта в СССР послевоенного периода

Документальное наследие архивов хранит в себе немало тайн, интересных фактов и новых открытий. Предлагаем вашему вниманию документы РГА в г. Самаре, которые иллюстрируют развитие мотоспорта в Советском Союзе.

В фонде Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикlostроения (ЦКЭБмотоцикlostроения) Госкомитета Совета министров СССР по автоматизации и машиностроению содержатся сведения о росте спортивного мастерства гонщиков и фотографии образцов машин-участников и машин-победителей. Важным шагом в истории советского мотоциклетного спорта явился выход наших спортсменов на международную арену. Наши гонщики одержали немало побед над ведущими спортсменами мира в самых крупных международных состязаниях. В первых соревнованиях по мотокроссу участвовали гонщики на дорожных мотоциклах, переоборудованных собственными силами для движения по пересеченной местности. Появление серийных кроссовых мотоциклов вывело соревнования на новый уровень.

Официально мотокросс был признан спортивной дисциплиной во время проведения Первой рабочей спартакиады в 1928 г., а первые международные соревнования состоялись в сентябре 1954 г.¹ Ежегодно проходили интернациональные первенства и масштабные международные соревнования, в которых принимали участие команды СССР и РСФСР, Болгарии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии и Чехословакии и др. В качестве наблюдателей выступали спортивные делегации Китая, Северной Кореи, Монголии, Албании и Венгрии и т. д.

Гонщики, как правило, имели или звание чемпиона своей страны, или победителя авторитетного соревнования. Команду СССР достойно представляли Станислав Кудинов, ставший чемпионом СССР в 18 лет, Николай Севостьянов, получивший титул чемпиона СССР по мотокроссу в 1952 г., заслуженный мастер спорта, многократный чемпион СССР по мотоспорту Виктор Пылаев и др. Команды СССР и РСФСР выступали на мотоциклах К-125М, ИЖ-50М и М-72К.



Чемпион СССР С. Кудинов



Чемпион СССР Н. Севостьянов



Чемпион СССР В. Пылаев



Мотоцикл К-125М

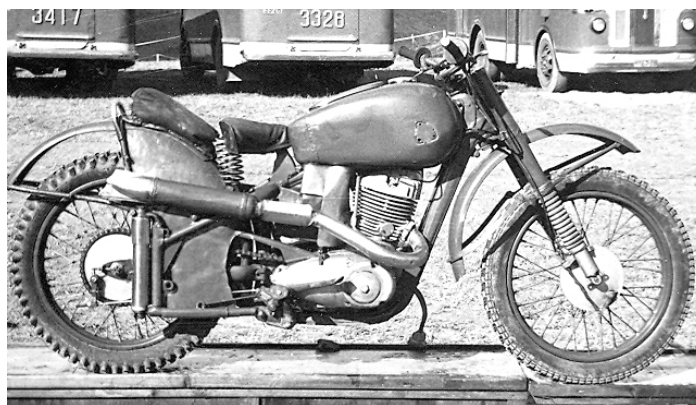
К-125 – лёгкий дорожный одноместный мотоцикл с двухтактным двигателем, производства завода им. Дегтярёва (ЗиД). Выпускался с 1946 по 1951 г. Его прототипом послужила модель DKW RT-125 немецкого конструктора Г. Вебера.

Для улучшения комфортабельности езды в условиях бездорожья мотоцикл К-125 в 1952 г. был подвергнут модернизации – с конвейера начала сходить модель К-125М.

Мотоцикл незначительно изменился в конструкции. Модель получила переднюю телескопической вилку, инструментальный ящик стал более ёмким. Были внедрены и другие усовершенствования.

Телескопическая вилка с гидравлическими амортизаторами заметно улучшили ходовые качества. Лакокрасочное покрытие не изменилось: такая же полировка, также наносились цировки на бензобак, крылья, инструментальный ящик и ободья колёс, всё тот же логотип – звезда с «хвостом кометы» и цифры 125.

Выпуск мотоцикла К-125М был прекращён в 1955 г. в связи с началом выпуска модели К-55.



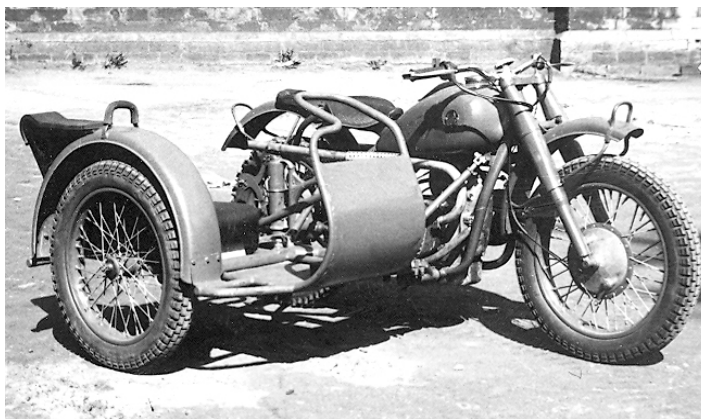
Мотоцикл ИЖ-50 М

Спортивные мотоциклы серии «Иж-50» Ижевского машиностроительного завода были запущены в 1950 г. Они отличались мощностью и приспособленностью к прохождению кроссовой дистанции с наибольшей скоростью.

ИЖ-50М создавался на базе модели Иж-50А и отличался от него в основном повышенной мощностью двигателя (до 14 л. с.), а также наличием дополнительного устройства – нагнетателя.

Предназначался для спортивных соревнований по мотокроссу, ралли, шоссейным гонкам. Модель не стала популярной, потому как не выдерживала конкуренции с продукцией других стран.

Спортивные мотоциклы изготавливались заводом в небольших сериях – всего с 1946 по 1953 г. было выпущено 139 машин (все в 1950 г.)



Мотоцикл М-72К

Мотоцикл М-72 выпускался крупной серией с 1941 по 1960 г. на заводах ММЗ (Москва), Серп и молот (Харьков), ГМЗ (Горький), ИМЗ (Ирбит), «Красный Октябрь» (Ленинград), КМЗ (Киев).

Спортивной модификацией знаменитого М-72, изначально предназначавшегося исключительно для военных нужд и имевшего большой вес и малый ход, являлся М-72К. Это был кроссовый мотоцикл, облегчённый, с форсированным двигателем мощностью 30 л. с. Мотоцикл М-72К имел забор воздуха с верхней поверхности бензобака, улучшенные передние и задние грязевые щитки, двойное седло водителя и покрышки со специальным «кроссовым» рисунком протектора, выведенные на уровень с верхними трубами рамы глушителя, переднюю вилку без фары, герметичные системы электрооборудования с магнето, привод которого состоял из двух шестерён. На подвеске заднего колеса был установлен фрикционный амортизатор, гасивший колебания задней подвески.

Значительное уменьшение веса было достигнуто благодаря лёгкому боковому прицепу и облегчению ходовой части мотоцикла.

Модификация М-72К выпускалась небольшими партиями для спортивных клубов (точное число не установлено).

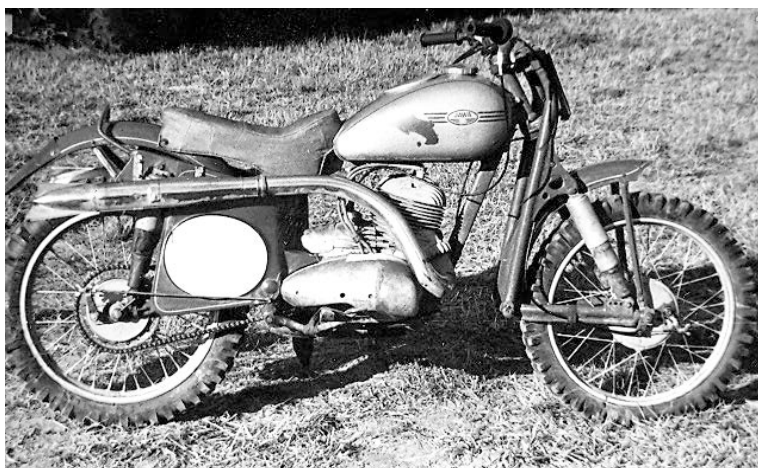


Мотоцикл Чезет-125 (CZ-125)

Модель CZ-125 поступила в производство в конце 30-х гг. Мотоцикл производился заводом Чешский оружейный завод в Страконице (чеш. *Česká zbrojovka Strakonice*). Торговой маркой компании стала аббревиатура CZ (Чезет).

Машину отличала хорошая управляемость, динамика разгона и торможения, а также удобство монтажа и демонтажа узлов двигателя и рамы. Особенностью было наличие рычажной передней вилки с гидравлическим амортизатором. Было выпущено много модификаций данной модели.

Мотоцикл CZ-125 являлся и является настоящей легендой мотокросса. Эти машины пользовались самой широкой известностью. На них выступали многие гонщики Советского Союза, ГДР, ПНР, Австрии, Бельгии, США и других стран. Чтобы удовлетворить спрос экспортного рынка, предприятию пришлось резко увеличить выпуск кроссовых машин. Если в 1970 г. из ворот завода в г. Страконице их вышло 2000, то в 1971 г. – уже 5000. Впоследствии кроссовых «чезетов» разных моделей изготавливали более 8000 в год.



Мотоцикл ЯВА-350 (Jawa-350)

Мотоцикл, производившийся в г. Тинец-над-Сазавоу (Чехословакия) одноимённым концерном. В 1948 г., в дополнение к модели Jawa-250 выпустили модель Jawa-350.

Jawa-350 была оснащена двухцилиндровым двухтактным мотором. Достоинством мотоцикла выступало то, что ход и жесткость подвески можно было изменять, переставляя ось нижнего шарнира амортизатора, а также выхлопные трубы имели верхнее расположение, что увеличивало проходимость машины.

С начала производства этот мотоцикл был подвергнут нескольким доработкам, улучшившим и его технические характеристики, и внешний вид. Модельный ряд Jawa-350 составляют многочисленные модификации – базовая модель бралась за основу и постоянно улучшалась, не затрагивая основной системы. Эти мотоциклы и разные их конфигурации верно служили мотоциклистам.

Во времена ЧССР до 99 % продукции экспортировалось, главным образом в социалистические страны, а ведущим импортером был СССР. Мотоциклы Ява приобретали популярность как среди профессионалов, так и среди рядовых пользователей. Уже к 1960 г. каждый третий советский житель обладал чехословацкой Явой, а это около сорока тысяч человек. По статистике в год покупалось больше ста тысяч экземпляров.

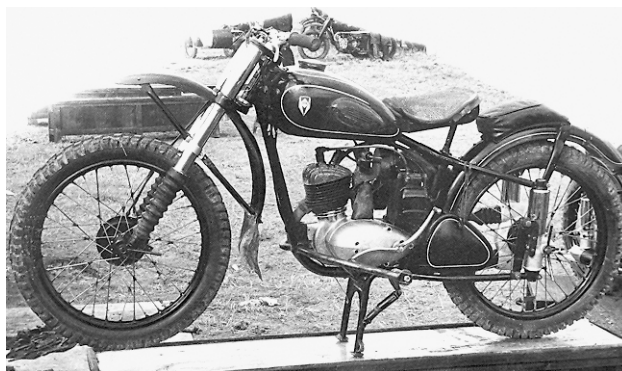


Мотоцикл СШЛ-125 (SHL 125)

Польский мотоцикл, производившийся с 1947 г. компанией Zakłady Wyrobów Metalowych «SHL» (г. Кельце). Небольшая серия (203 мотоцикла) была произведена в Государственной автомобильной мастерской № 2 в Варшаве.

SHL-125 – первая послевоенная модель, основанная на довоенной конструкции, дополненная элементами модели SHL-98 и немецкого мотоцикла DKW RT-125 (в частности, была применена копия двигателя данной модели, производимая в Польше). Мотоцикл имел телескопическую переднюю вилку и пружинную подвеску заднего колеса с гидравлическим амортизатором.

В общей сложности к 1955 г. было выпущено около 18 500 мотоциклов модели SHL различных типов, в т. ч. SHL-125.



Мотоцикл ИФА РТ-125/1 (IFA RT-125/1)

Мотоцикл IFA RT-125 производился с 1950 г. в г. Чопау (ГДР) Индустриальным объединением автомобилестроителей IFA (прежнее название завода – DKW).

Представлял собой усовершенствованный вариант модели DKW RT-125 (1940 г.). Все RT-125 имели двухтактный двигатель с воздушным охлаждением с реверсивной промывкой и плоским поршнем. Блок двигателя и головка блока цилиндров были изготовлены из алюминиевого сплава; цилиндр был изготовлен из серого чугуна. Двигатель, установленный в закрытой однотрубной раме, имел генератор с регулируемым напряжением 6 В и карбюратор с поплавком и игольчатым клапаном. Каждая роликовая цепь использовалась для первичного привода от коленчатого вала к коробке передач и вторичного привода к заднему колесу. Коробка передач с выступом приводилась в действие специальным сегментом и имела три или четыре передачи в зависимости от исполнения.

В 1954 г. была разработана модификация, получившая название IFA RT-125/1 (выпускалась до 1956 г.). Внешние изменения были незначительны, они касались, в частности, каркасных соединений, которые теперь были уже не сварными, а припаянными. Также были улучшены телескопическая вилка, задняя подвеска, седла, наклонная стойка, колесные подшипники, приводная цепь, муфта, коробка передач и шатунные подшипники. Двигатель получил 15-процентное увеличение мощности, ящик для инструментов переместился с бака на левую сторону мотоцикла. Однако самым важным новым элементом

были новые «цепные шланги» из пластика – они защищали вторичную цепь и решали проблему труднодоступных цепей. Это изобретение возникло из-за необходимости долговечной системы привода, так как прямые задние подвески сильно напрягали цепи.

Модель IFA RT-125 несколько раз была переименована (в связи с переименованием выпускающего предприятия), в последний раз она называлась MZ-125. Мотоциклы (в основном спортивные) импортировались во многие страны, в т. ч. и в СССР: в начале 50-х гг. Советский Союз закупал в приличных объемах немецкие мотоциклы. Некоторое количество мотоциклов было ввезено в СССР работавшими в ГДР гражданами, например офицерами Западной группы войск.

Всего с 1950 по 1965 г. было выпущено 266 710 мотоциклов.



Мотоцикл ПУХ-125 (Puch-125)

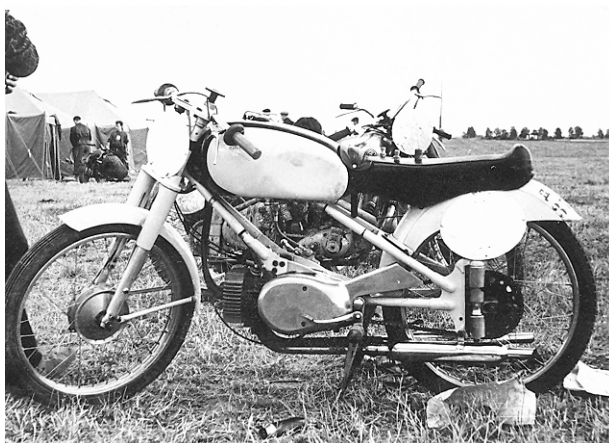
Легкий мотоцикл, выпускался австрийским концерном «Steyr-Daimler-Puch AG» с 1940 г.

Puch-125 отличался прямоточной системой продувки и необычным двухтактным двигателем: П-образный цилиндр теперь располагался продольно, а от вильчатого шатуна конструкторы перешли к прямому шатуну. Трансмиссия получила следующую компоновку: цепная моторная передача и сцепление на входном валу трехступенчатой коробки передач, расположенной в блоке с двигателем.

После второй мировой войны Puch-125 был единственным мотоциклом в программе концерна Steyr-Daimler-Puch. В 1947 г. компания выпустила его спортивную версию – за счет установки двух карбюраторов мощность удалось поднять до 7,5 л. с. На этом двигателе была изменена схема газораспределения: передний поршень управлял и выпуском, и впуском свежей смеси в картер, а задний – только перепускными окнами. В 1951 г. модель получила новую ходовую часть со штампованной рамой.

Мотоциклы Puch выделялись хорошей динамикой, отличной надежностью и умеренным расходом топлива.

В середине 50-х гг. концерн выпускал более 50 000 мотоциклов ежегодно (с учетом полного модельного ряда), но в конце десятилетия спрос резко упал, т. к. европейцы массово пересаживались на автомобили.



Мотоцикл РУМИ-125 (Rumi-125)

Мотоцикл создан в лаборатории итальянской компании Rumi в 1952 г.

Это вполне доступная лёгкая модель с двухтактным двухцилиндровым двигателем объемом 125 см³ и мощностью 10 л. с. Двигатель имеет горизонтальное расположение, для простоты ремонта и обслуживания: на спортивном мотоцикле два цилиндра двигателя располагались параллельно друг другу. На то время двигатель был очень хороший и отличался плавностью работы. Система питания была организована в виде двух

карбюраторов с отдельной поплавковой камерой. Удивительно легкая рама мотоцикла заканчивалась в своей нижней части двигателем как частью несущей конструкции, а в верхней весьма необычной и странной формой бака, который целиком скрывал за своими обводами рулевую колонку.

В 1954 г. в национальном чемпионате Италии выиграл мотоцикл этой модели.

В начале 60-х гг. компания получила большие военные заказы, и оставила производство мотоциклов. Точное количество произведенных мотоциклов не установлено.

¹ РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 186.