

Положение о дипломе «Легендарный М-72»

Многие наши специалисты задолго до начала войны выступали за широкое внедрение мотоциклов в армии. Решение о производстве специального армейского мотоцикла было принято в начале 1940 года. После сравнения образцов, в том числе и зарубежных, было решено взять за основу BMW R-71, состоявший на вооружении вермахта (кстати, это не было чем-то необычным, спустя несколько лет известные американские мотофирмы «Харли-Дэвидсон» и «Индиан» при создании специального армейского мотоцикла, также взяли за образец немецкий «БМВ R71»). Для сохранения секретности представители Советского Союза закупили пять мотоциклов марки BMW в Швеции. Два мотоцикла передали Московскому мотоциклетному заводу (ММЗ), созданному на базе велосипедного, один сохранили как образец, четвёртый разобрали по винтикам, последний отдали технологам. Исследовали химический состав каждой детали, изучили глубину и характер обработки поверхностей, чистоту и точность изготовления. Под руководством Н. П. Сердюкова, который с 1935 по 1940 год проходил стажировку на заводе BMW, на базе московского опытного завода «Искра» было создано специализированное конструкторское бюро по тяжёлому мотоцикlostроению. С весны 1941 г. производство мотоцикла под маркой М-72 было развернуто на Московском мотоциклетном заводе (ММЗ). По замыслу руководства Народного комиссариата среднего машиностроения (НКСМ), ведущая роль отводилась мотоциклам М-72: помимо Москвы, их решили выпускать еще и на Ленинградском мотозаводе (ЛМЗ, он же «Красный Октябрь»), Харьковском мотозаводе (ХМЗ) и на Таганрогском инструментальном заводе №65. Мотозаводам ЛМЗ, ММЗ и ХМЗ поручалось начать выпуск уже в июне 1941 г. и к концу года выйти на необходимые производственные мощности. Однако в установленные сроки в Ленинграде начать выпуск М-72 не успели, а в Москве и Харькове изготовили лишь несколько сот мотоциклов, когда эти заводы и их смежники оказались под угрозой захвата, что вынудило начать эвакуацию предприятий на Восток. Ленинградский мотозавод в июле переехал в Горький, на площади инструментального цеха завода «Красная Этна»; туда же позже перевели Харьковский мотозавод. В результате, на территории завода «Красная Этна» возник Горьковский мотоциклетный завод. Он успешно выпускал М-72 в конце войны и после Победы. Но в 1949 году правительство приняло решение репрофилировать Горьковский мотоциклетный завод, а выпуск необходимых стране М-72 передать в Киев, где первые М-72 сошли с конвейера только в 1951 году. Таганрогский завод отправили в Тюмень, Серпуховский — в Ижевск, на площади мотоциклетного завода, который, в свою очередь, переключили на производство пулеметов. Проблемы со снабжением вынудили в 1943 г. ликвидировать производство мотоциклов в Тюмени, а кадры и оборудование направить на другие предприятия.

21 октября 1941 г. Совет по эвакуации при СНК СССР принял решение о переводе Московского мотозавода и связанных с мотоциклетным производством цехов на Урал, в город Ирбит Свердловской области. В Ирбите завод, ставший Ирбитским мотоциклетным, разместился на площадях бывшего пивоваренного завода. В бывшей солодовне пивзавода разместился сборочный и первый механический цехи; в цехе морса и кваса — локомобиль; в варочном отделении поместился термический цех, в засолочном — литейный. Но все цеха не могли разместиться на отведенной территории, поэтому некоторые из них пришлось расположить на Ирбитском автоприцепном заводе (АПЗ), расположенном в 3 км от основной территории. В клубе АПЗ разместился моторный цех, цех коробки передач — в цехе походных кухонь и саней, инструментальный цех — в цехе метизов. Было эвакуировано оборудование с ММЗ, КиМ, АТЭ-1, моторный цех ЗиСа. Основное КБ также переехало из Москвы в Ирбит. Его возглавил Александр Минович Федоров, среди конструкторов находились И. И. Окунев, Н. А. Кукин, В. В. Бекман, испытатели С. И. Карзинкин и Б. В. Зефирков. Общее руководство на новом месте осуществлял главный инженер, он же первый директор завода, Федор Михайлович Ломанов; всей технической и технологической стороной дела ведал главный конструктор Н. П. Сердюков.

25 февраля 1942 г. была выпущена первая партия мотоциклов М-72 из деталей, привезенных из Москвы. На мотоцикл устанавливались сумки для боеприпасов и ЗИП, специальные кронштейны с поворотным устройством для закрепления ручного пулемёта (вертлюг). Пулемёт Дегтярёва крепился сошками к пластине вертлюга, что облегчало его транспортировку и позволяло вести огонь с места и даже на ходу. В очень ограниченном количестве в войска поступали также модификации с установленным вместо корпуса коляски 82-миллиметровым миномётом. На коляску была возможна установка противотанкового ружья, огнемёта. Мотоцикл с коляской обеспечивал перевозку трех бойцов и стрелкового вооружения по любым дорогам со скоростью до 85-90 км/ч. Эти мотоциклы использовались во всех родах сухопутных войск, например в связной службе и в разведподразделениях танковых и механизированных соединений. Кроме того, еще в предвоенный период формировались отдельные мотоциклетные полки, которые с начала производства М-72 комплектовались этими машинами.

Несмотря на то, что после разгрома немцев под Москвой стало возможным возвращение специалистов и оборудования в столицу, Совнарком принял решение оставить завод в городе Ирбите и поручил предприятию выпускать 15 тысяч мотоциклов в год. Этот план удалось реализовать только после войны. Ирбитский мотоциклетный завод стал основным производителем мотоциклов М-72.

Всего за годы войны на фронт с Ирбитского мотозавода было отправлено 9799 мотоциклов. В общей сложности за годы войны военная приемка получила 16861 мотоцикл М-72, собранный на заводах в Ирбите, Горьком, Москве, Тюмени и Харькове.

Различий в конструкции (и даже в эмблемах!) у мотоциклов М-72 московского, ирбитского, ленинградского, харьковского или горьковского производства не существовало. М-72 выпускался крупной серией с 1941 по 1960 год на заводах ММЗ (Москва), ГМЗ (Горький), ИМЗ (Ирбит), «Красный Октябрь» (Ленинград), КМЗ (Киев). В Китае же до сих пор сохранен выпуск машин М-72 по советской технической документации. Они называются "Чжанг-Сян" и даже идут на экспорт.

Данный диплом посвящен 75летию с даты выпуска первого мотоцикла М-72 на Ирбитском мотоциклетном заводе 25 февраля 1942 года для военных нужд.

Диплом выдается за проведение двухсторонних связей (наблюдений) с радиолюбительскими радиостанциями из городов, где когда-либо производились мотоциклы М-72, это город Ирбит, Москва, Ленинград, Горький, Харьков, Тюмень, Киев. Диплом выдается в электронном виде – бесплатно, через сайт hamlog.ru и пригоден для самостоятельной качественной печати. Обладателями диплома могут быть любые лицензированные радиолюбители или наблюдатели из любой страны мира. Диплом постоянно действующий. Для получения диплома необходимо провести 12 связей, в том числе:

- с радиолюбителями г. Ирбита и Ирбитского района RDA SV-22 и SV-53 – 6 связей,
- с радиолюбителями г. Москва – 1 связь,
- с радиолюбителями г. Санкт-Петербург (Ленинград) – 1 связь,
- с радиолюбителями г. Нижний Новгород (Горький) – 1 связь,
- с радиолюбителями г. Харьков – 1 связь,
- с радиолюбителями г. Киев – 1 связь,
- с радиолюбителями г. Тюмень – 1 связь.

Засчитываются связи, проведенные на всех любительских КВ диапазонах: 160м, 80м, 40м, 30м, 20м, 17м, 15м, 12м, 10м любым видом излучения SSB, CW, Digital (каждая цифровая мода принимаются за отдельный вид излучения и отдельно засчитывается).

Повторные связи разрешены на различных диапазонах, а на одном диапазоне, различными видами излучения. Каждая связь с радиостанцией, работающей специальным или юбилейным позывным из г. Ирбита засчитывается за 2 связи.

Радиолюбители г. Ирбита и Ирбитского района получают диплом только при загрузке на hamlog.ru не менее 500 связей.

В зачет идут связи с 01.01.2017г. Дипломы распространяются только через сайт <https://www.hamlog.ru/> при загрузке аппаратных журналов на данный сайт. Радиолюбители, не пользующиеся сайтом hamlog.ru, а также наблюдатели, могут направлять электронную заявку на получение диплома в виде стандартной выписки из аппаратного журнала со всеми необходимыми данными на электронный адрес дипломного менеджера ra9cuu@mail.ru. В этом случае диплом может быть выдан в ручном режиме с сайта hamlog.ru.

Учредитель диплома - член CPP RA9CUU – Ваганов В. М. ra9cuu@mail.ru.