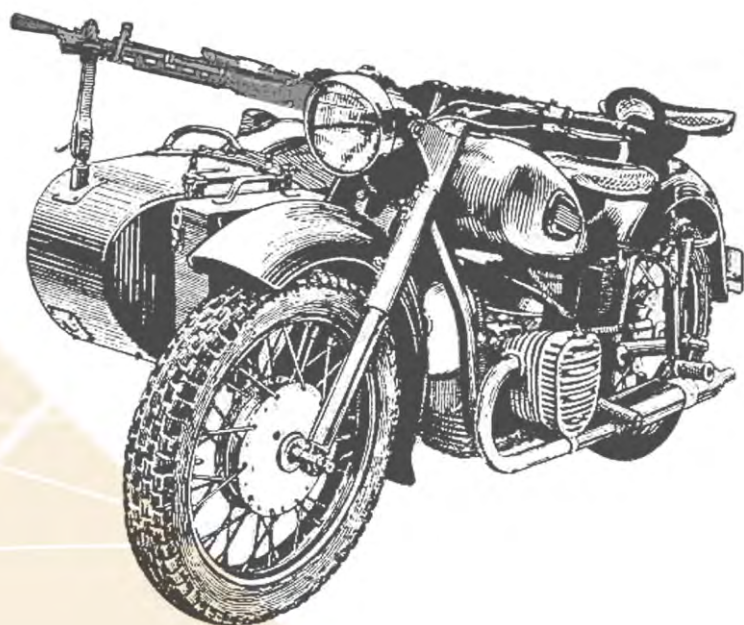


Ирбитский Мотоавод:

в тылу, как на фронте

1941-1945

исторический дайджест



МКУК МО  
город Ирбит  
"Библиотечная система"



Муниципальное казённое учреждение культуры  
Муниципального образования город Ирбит  
«Библиотечная система»



# Ирбитский Мото Завод:

в тылу, как на фронте

1941–1945

исторический дайджест

Ирбит

2020

ББК 63.3(235.55)622-9

И-78

**Составители**

Е. М. Лебедева, И. А. Чернавина

**Оформление**

С. А. Хохлов

**Техническое обеспечение**

Б. М. Юдинцев

**Библиографическая редакция**

М. В. Черемных

**Руководитель проекта**

И. А. Чернавина

И-78

Ирбитский мотозавод: в тылу как на фронте: краевед. дайджест /  
МКУК МО г. Ирбит "Библ. система", Центр. гор. б-ка им. Д. Н. Мамина-  
Сибиряка ; рук. проекта И. А. Чернавина ; сост.: Е. Лебедева, И. Чернавина ;  
оформ. С. Хохлов ; техн. обеспечение Б. Юдинцев ;  
библиогр. ред. М. Черемных. - Ирбит : [б. и.], 2020. -135 с.: ил., фот.

В год 75-летия Великой Победы вновь становятся актуальными вопросы развития промышленности на Урале и в частности, мотоцикlostроения в годы Великой Отечественной войны.

Исторический дайджест рассказывает о процессе становления и развития Ирбитского мотоциклетного завода в период с 1941-1945 годы.

Предприятие стало основным поставщиком на фронт тяжёлых военных мотоциклов марки М-72. Издание повествует о беспримерном подвиге мотозаводчан на фронте и в тылу, объединённых общей бедой и единой целью - сделать всё, чтобы победить врага.

В дайджесте представлены документы Государственного архива в городе Ирбите, фотографии мотоциклетного техникума и историко - этнографического музея.



# ВВЕДЕНИЕ

Вторая мировая война станет войной моторов, предрекали военные специалисты, и мотоциклы сыграют в ней важную роль. Чтобы добиться технического превосходства над противником, в Советском Союзе требовалось создать технику, пригодную для непосредственного участия в боевых действиях.

К 1941 году на Урале было создано большое число металлургических и машиностроительных заводов. Так в Свердловской области насчитывалось 25 машиностроительных предприятий, которые были способны производить различные виды вооружения, боеприпасов и военной техники.

За годы Великой Отечественной войны Урал стал основной оборонной базой и крупнейшим пунктом промышленной эвакуации, разместив на своей территории оборудование и рабочую силу более 830 предприятий, 212 из которых приняла Свердловская область [15].

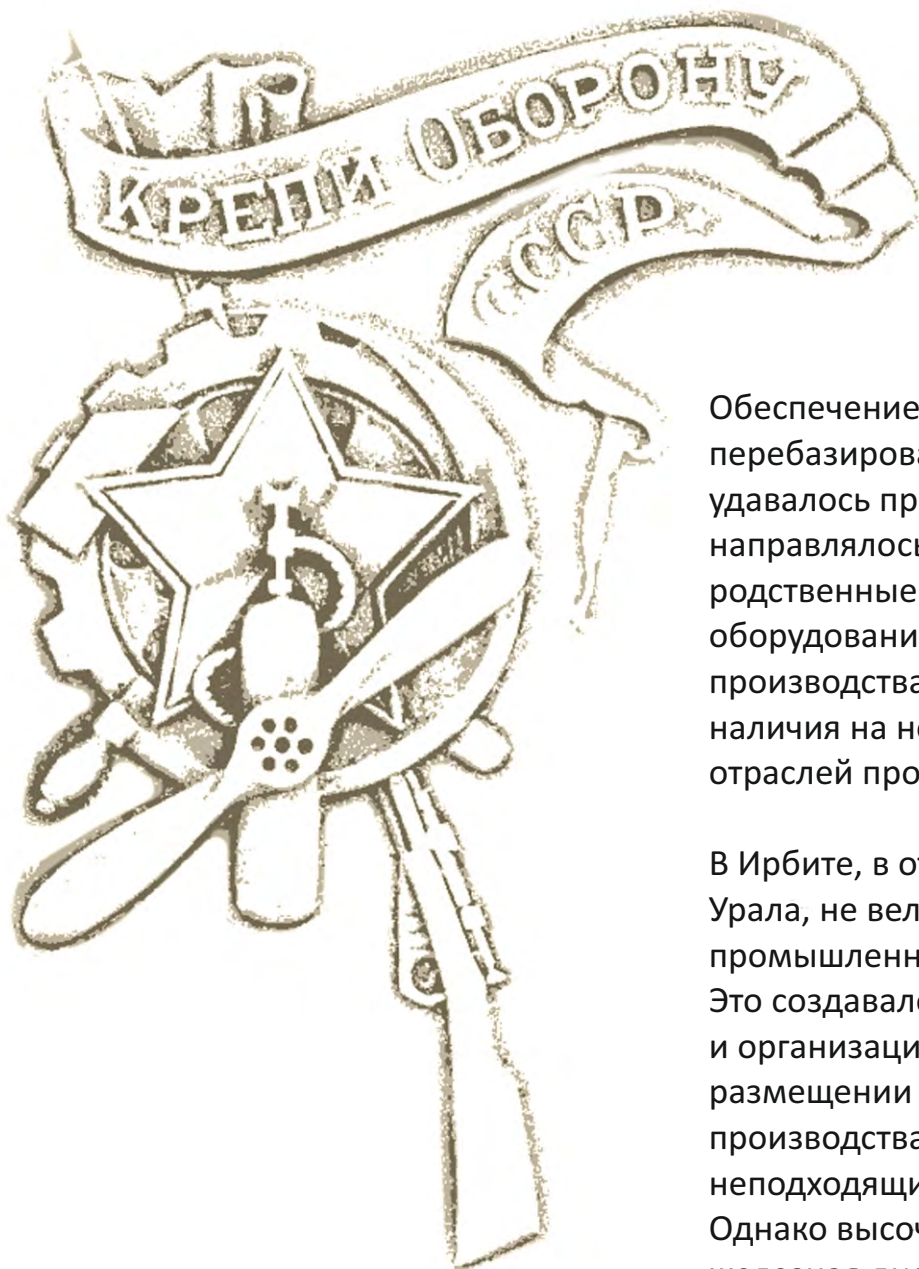
Прибывшие на Урал заводы и фабрики использовали три основных варианта своего обустройства: одни занимали помещения родственных по профилю предприятий; другие вынуждены были осваивать мало приспособленные к промышленному производству площади;

третьи располагались на пустотах и сами возводили цеха и административно - управленческие корпуса.

В Ирбите в довоенный период был построен завод автоприцепов, ставший в годы первой пятилетки кузницей кадров для Уралмаша. Но лицо современного Ирбита несколько десятилетий определялось крупным машиностроительным заводом по производству тяжёлых мотоциклов, созданным здесь в годы войны - Ирбитским мотоциклетным заводом.

История мотозавода начинается с эвакуации. Постановление Государственного Комитета Обороны о создании мотоциклетного завода в Ирбите вышло 21 октября 1941 года. Завод должен был начать работу на базе эвакуируемых производств Московского мотоциклетного завода, механосборочного цеха моторов Московского автозавода (ныне ЗИЛ), цеха коробок передач Московского автосборочного завода им. КИМа. Именно этот день и принято считать днём рождения завода [22].

**21 октября 1941 года -  
день рождения ИМЗ**



Обеспечение скорейшего ввода в строй перебазированного оборудования удавалось прежде всего тогда, когда оно направлялось в пункты, где имелись родственные производства. Эвакуация оборудования мотоциклетного производства осуществлялась без наличия на новом месте родственных отраслей промышленности.

В Ирбите, в отличие от других регионов Урала, не велось крупного промышленного строительства. Это создавало большие экономические и организационные трудности при размещении цехов эвакуированного производства в совершенно неподходящих помещениях. Однако высочайшая ответственность и железная дисциплина помогали решать самые сложные вопросы.

В итоге тяжёлой и напряжённой работы коллектив Ирбитского мотоциклетного завода за четыре военных года, наряду с постоянным наращиванием производства мотоциклов для фронта, построил новый мотоциклетный завод.

## ГЛАВА 1

# МОТОПРОМ СССР

## НАКАНУНЕ ВОЙНЫ

В конце 1930-х гг. в СССР было несколько предприятий, которые выпускали отечественные мотоциклы. Они располагались в Москве, Ижевске, Ленинграде, Харькове, Таганроге, Подольске, Серпухове, крупные предприятия - смежники - в Одессе, Саратове и Горьком [16].

Все эти предприятия производили разные типы мотоциклов, производство тяжёлых мотоциклов наладили уже в начале Второй мировой войны силами не одного, а нескольких заводов - смежников. В большинстве своём это были модернизированные зарубежные аналоги, которые брались за основу.

В 1931 году на совещании в Главмашпроме ВСНХ СССР было принято решение о проектировании армейского мотоцикла с «мотором американского типа».

Его разработкой занимался коллектив под руководством

Петра Владимировича Можарова, а производственной площадкой стал Подольский механический завод [16].

*Пётр Владимирович Можаров по праву считается основателем советского мотоциклостроения. Под его руководством в конце 20-х годов прошлого века были построены первые пять опытных мотоциклов в Ижевске, затем он руководил подготовкой производства мотоцикла Л-300 в Ленинграде, а венцом его работы стала серия опытных мотоциклов НАТИ, один из которых, НАТИ-А-750, и стал основой для серийного подольского тяжёлого мотоцикла.*



Пётр Владимирович Можаров

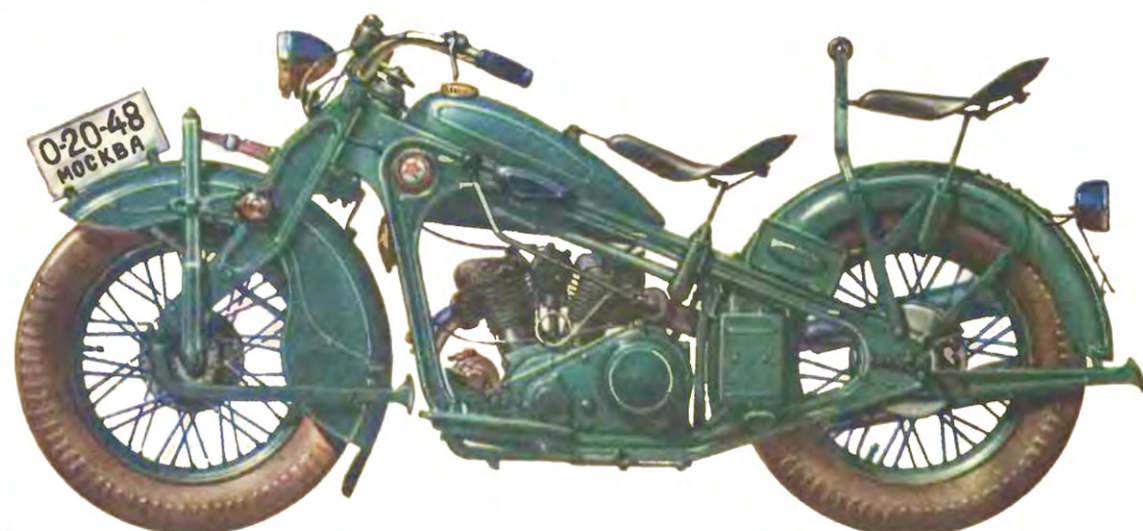




В 1935-1939 гг. на Подольском механическом заводе выпускались единственные советские мотоциклы ПМЗ-А-750. Но, поскольку выпуск мототехники для завода был совершенно непрофильным, а основную долю производства занимали швейные машинки и военные заказы, изготовление мотоциклов было прекращено всего через четыре года после его начала. За это время Подольский механический завод сделал 4636 машин [34].



Серийные ПМЗ-А-750



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА ПМЗ-А-750	
Рабочий объем двигателя, см <sup>3</sup>	746
Число рабочих тактов	4
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндра, мм	70
Ход поршня, мм	97
Степень сжатия	5,0
Максимальная мощность, л. с.	14
при частоте вращения коленвала, об/мин.	3700
Зажигание	батарейное
Передача от двигателя к коробке скоростей	шестерни
Размеры шин, дюймы	4,25×18(4×19)
База, мм	1395
Дорожный просвет, мм	115
Емкость бензобака, л.	18
Максимальная скорость, км/ч	90
Запас хода по шоссе, км	300
Сухой вес, кг	210



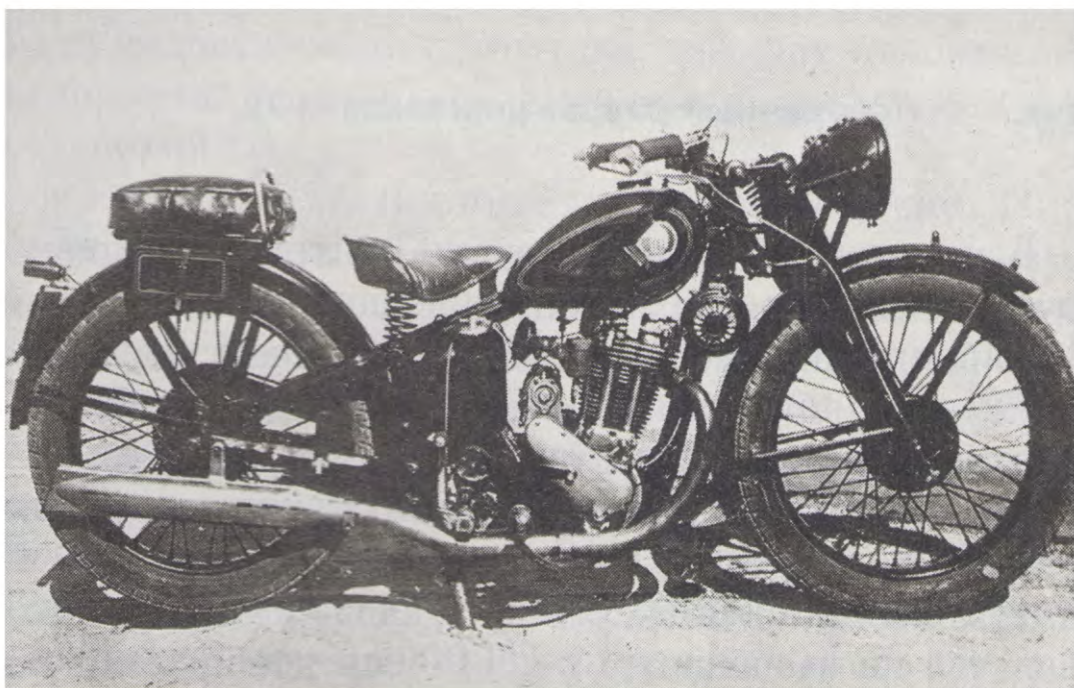
Из воспоминаний  
**Александра Миновича Фёдорова**,  
главного конструктора  
Ирбитского мотоциклетного завода  
с 1946 - 1969 год,  
Почётного гражданина города Ирбита:

*«До Великой Отечественной войны в нашей стране своей мотоциклостроительной промышленности почти не было. Если в капиталистических странах, особенно в Германии, в войсковых частях имелись специальные моторизованные подразделения, укомплектованные мотоциклами с колясками, не считая широкого распространения мотоциклов как средств связи,*

*то у нас производство мотоциклов с колясками на Подольском механическом заводе по непонятным причинам в 1938 году было прекращено...» [93].*

К началу войны наши мотозаводы были маломощны, имели устаревшее, изношенное оборудование и в основном размещались в подсобных помещениях. Выпуск мотоциклетной техники осуществлялся зачастую неспециализированными предприятиями. Не было налажено планового и централизованного снабжения производства необходимыми деталями.

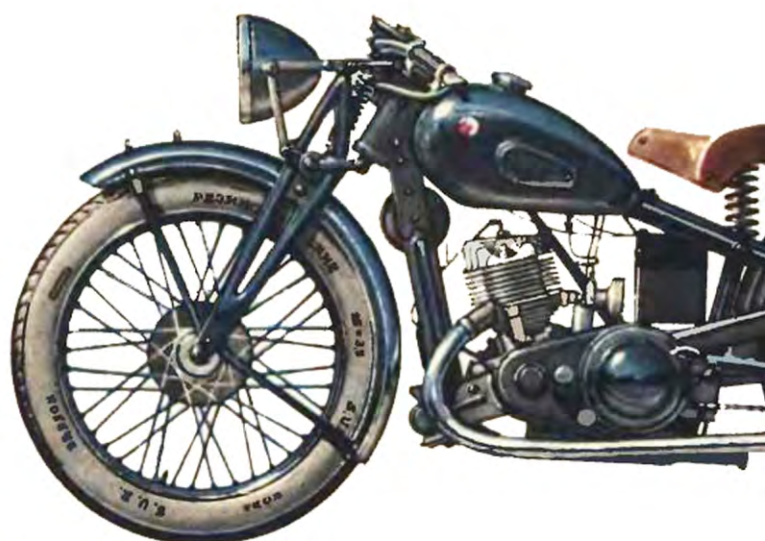




Л-8 (г. Ленинград)

Общий парк мотоциклов СССР в 1940 году составлял около 60 тысяч штук - столько их производила промышленность молодой Страны Советов с 1932 года (включая немногие мотоциклы гражданских лиц, состоявшие на военном учёте).

Выпускавшиеся в 1940 году самые массовые отечественные мотоциклы Л-300, Л-8 (в г. Ленинграде), ИЖ-7, ИЖ-8, ИЖ-9 (в г. Ижевске) по своей мощности, проходимости и эксплуатационным показателям на тот момент не удовлетворяли требованиям мотоциклетных частей, куда они преимущественно поступали [16].



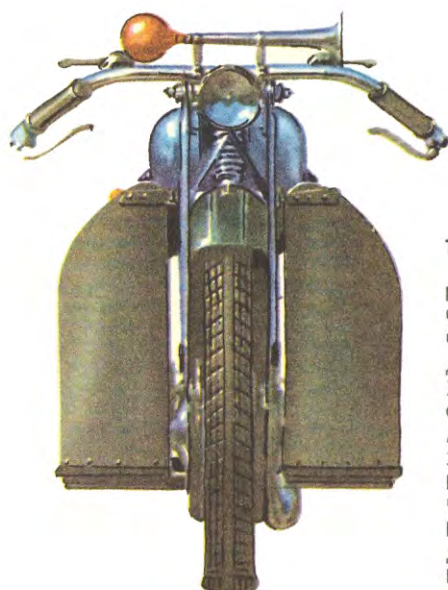
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕРИЙНЫХ ИЖЕВСКИХ МОТОЦИКЛОВ

	ИЖ-7	ИЖ-8	ИЖ-9
Двигатель . . . . .	двухтактный, одноцилиндровый		
Рабочий объем, см <sup>3</sup> . . . . .	293	293	350
Диаметр цилиндра, мм . . . . .	74	74	76
Ход поршня, мм . . . . .	68	68	76
Степень сжатия . . . . .	4,5	5,8	5,8
Мощность, л.с. . . . .	6,5	8,0	10,0
при частоте вращения коленвала, об/мин . . . . .	3600	3800	4000
Емкость бензобака, л . . . . .	12	12	12
Запас хода, км . . . . .	265	240	230
Максимальная скорость, км/ч . . . . .	75	105	125
База, мм . . . . .		1320	
Размер шин, дюймы . . . . .		3,25×19	

ИЖ-9 (г. Ижевск)



## Мотопром СССР накануне войны



**Л-300 (г. Ленинград)**

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА Л-300

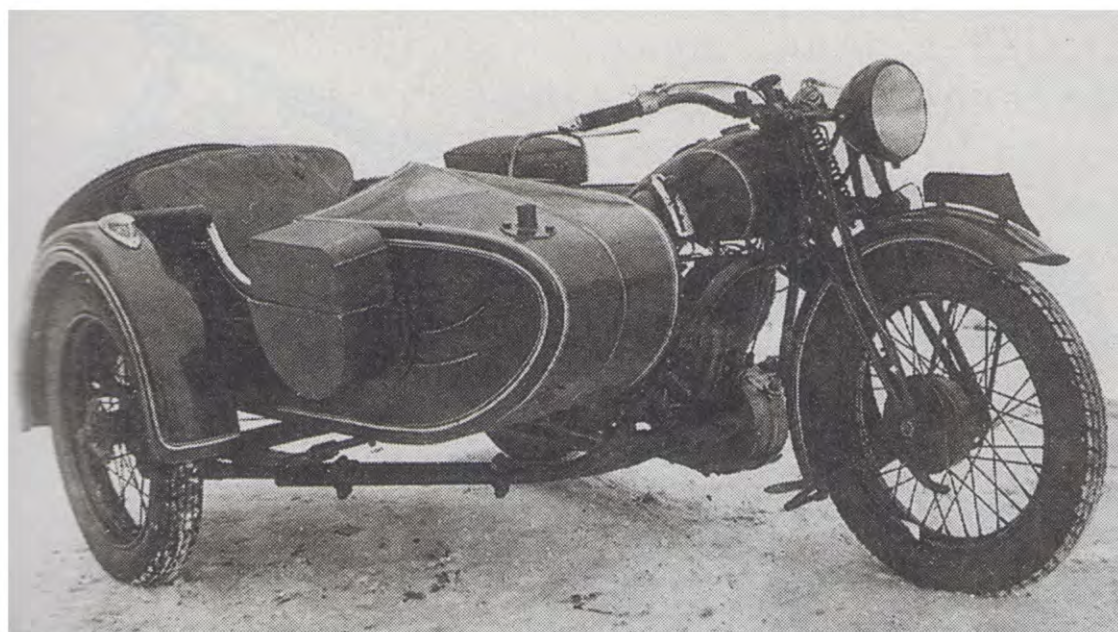
Рабочий объем двигателя, см <sup>3</sup> . . . . .	293
Число рабочих тактов . . . . .	2
Число цилиндров . . . . .	1
Диаметр цилиндра, мм . . . . .	74
Ход поршня, мм . . . . .	68
Степень сжатия . . . . .	4,5
Максимальная мощность, л. с. . . . .	6,5
Зажигание — от магнето	
Передача от двигателя к коробке скоростей — цепная	
Число передач . . . . .	3
Размеры шин, дюймы . . . . .	3,25×19
Дорожный просвет, мм . . . . .	120
База, мм . . . . .	1320
Сухой вес, кг . . . . .	125
Запас хода по шоссе, км . . . . .	265
Максимальная скорость, км/ч . . . . .	75



**АМ-600 с коляской  
(г. Таганрог)**



Единственным мотоциклом с коляской был мотоцикл АМ-600 с мощностью четырёхтактного двигателя в 16 лошадиных сил, выпускавшийся в г. Таганроге. Однако данной мощности двигателя было недостаточно для перевозки экипажа в три человека и боекомплекта. Да и плановый годовой выпуск из-за сложности конструкции не превышал 3 000 машин [34].



В 1940 году мотопромышленность нацеливали на резкое увеличение выпуска мотоциклов.

Если на 1940 год ставили задание выпустить 1 700 единиц, то в 1941 году уже 24 000, более того, создать мощности по выпуску мотоциклов к началу 1942 года, способные производить за год 40 000 мотоциклов [16].

Советское правительство планировало к завершению третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР в 1942 году довести выпуск мотоциклов до 11 000 штук в год. Самой массовой моделью должен был стать ИЖ-9 с новым четырёхтактным мотором. Он мог быть полезен для разведки, связи и патрулирования, но как основной армейский мотоцикл не рассматривался, поскольку не был рассчитан на установку коляски. Красной армии нужен был крепкий, мощный и надёжный мотоцикл с коляской, пригодный для универсального использования. И советские конструкторы под руководством большевистской партии в рекордные сроки подготовили документацию для производства основного армейского мотоцикла РККА - М-72.

.

На Центральное конструкторское бюро мотостроения возложили ответственность за налаживание выпуска мотоциклов М-72.

Специалисты не представляли, как можно справиться со столь сложным заданием. Следом пошли корректировки, которые прибавили проблем.

На Харьковском мотозаводе «Серп и молот» следовало прекратить выпуск сельскохозяйственной и иной техники и приступить к выпуску модели М-72, с тем, чтобы к концу года завод мог изготавливать за год 50 000 мотоциклов М-72 и 125 000 колясок к ним [16].





Неожиданно в июне 1941 года от Ленинградского мотоциклетного завода и Серпуховского мотозавода потребовали прекратить выпуск Л-8, чтобы начать изготовление М-72. Ленинградский мотоциклетный завод должен был освоить этот новый армейский мотоцикл наряду со всеми другими мотозаводами СССР. Но к началу Отечественной войны на ЛМЗ только завершили подготовку к производству и ни одной машины не собрали. Нападение гитлеровской Германии спутало все планы по освоению армейского мотоцикла М-72. Пришлось всё размонтировать и эвакуировать в г. Горький (ныне Нижний Новгород), на площади инструментального цеха завода «Красная Этна». Позже туда же перевели и Харьковский мотозавод [16].

### Л-300 (Ленинград)

*Приказ о создании Горьковского государственного мотоциклетного завода (ГМЗ) вышел 10 октября 1941 года. Уже в 1941 году завод собрал 442 мотоцикла из вывезенного задела деталей, а с февраля 1942 года освоил собственное производство. Всего за годы Великой Отечественной войны завод изготовил 7 489 мотоциклов М-72.*

На ещё не построенном Пензенском мотозаводе в 1942 году планировалось выпускать 2 000 машин М-72 и к началу 1943 года подготовить производство к годовому выпуску - 15 000 этих боевых машин. На Ижевском мотозаводе приказали с мая 1941 года делать только Иж-12 и в 1 квартале 1942 года завершить реконструкцию предприятия для ежегодного выпуска ещё и 10 000 мотоциклов М-72 (хотя до этого момента в Ижевске планировалось вообще свернуть мотопроизводство).



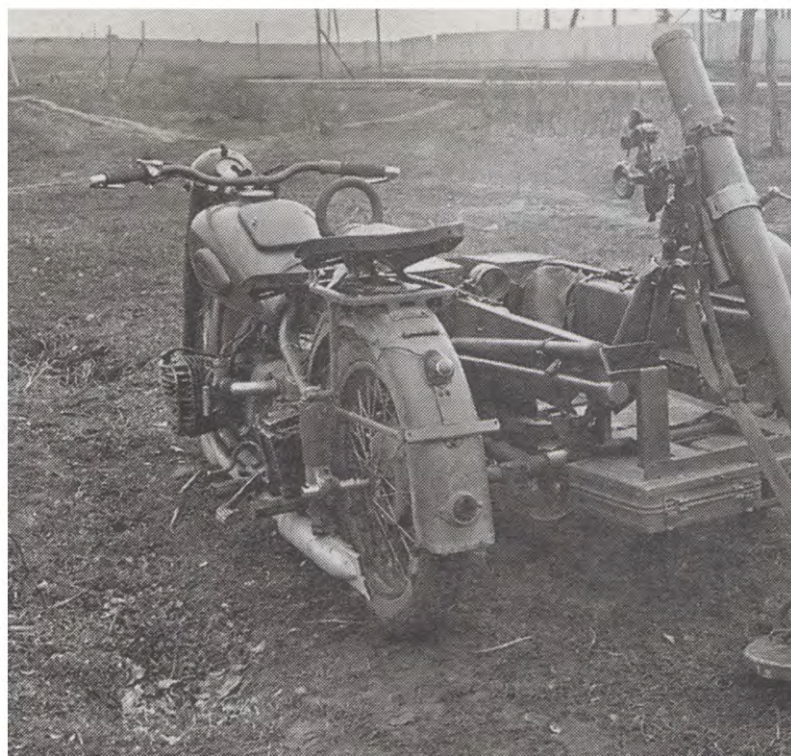
Московский мотоциклетный завод должен был с июня 1941 года обеспечить годовую программу выпуска М-72 до 30 000 машин.

*Историю Московского мотозавода можно проследить от акционерного общества «Дукс», крупнейшего в дореволюционной России производителя мотоциклов. После революции он был переименован в государственный авиационный завод №1, а в 1929 году его решили избавить от непрофильных производств. Оборудование, на котором ещё до революции делали велосипеды, было передано вновь образованному Московскому велозаводу.*

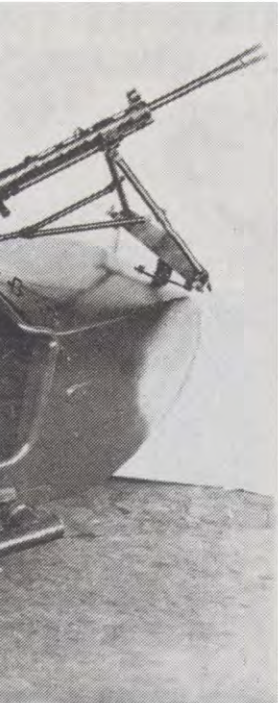
*Решительный поворот в судьбе завода произошёл в 1940 году, когда стартовала программа по разработке и производству нового армейского мотоцикла М-72. Главным предприятием по выпуску этой машины был назначен Московский велозавод, перепрофилированный в мотозавод. Хотя Московский мотозавод проработал всего десять лет, в историю моторизации страны он вошёл как один из первых мотозаводов по выпуску мотоцикла М-72 [94].*



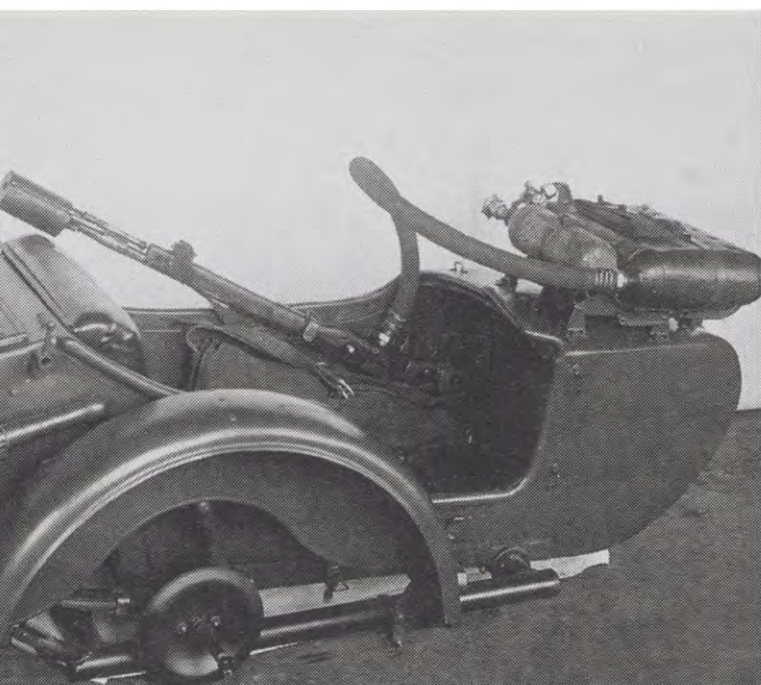
**Модель ОМ -  
коляска со  
специальным  
оборудованием  
для установки  
ранцевого  
огнемёта**







**Модель ДП -  
мотоколяска  
со специальным  
оборудованием  
для установки  
пехотного ручного  
пулемёта  
Дегтярёва**



**Модель ММ -  
коляска со  
специальным  
оборудованием  
для установки  
50-миллиметрового  
миномёта**

Постановление СНК и ЦК ВКП (б) от 4 марта 1941 года закрепило за мотоциклетными заводами модели для армии и установило новые объёмы выпуска. Учитывая опыт применения мотоциклетных соединений германскими войсками в Польше и растущую угрозу распространения немецко - фашистской агрессии на восток, для нужд РККА требовалось производить 50 000 мотоциклов в год (из них 38 000 - с колясками) [16].

В помощь ЗИС в Киеве на заводе мотоциклетных моторов (КЗММ) предстояло также выпускать двигатели для М-72. По замыслу руководства Народного комиссариата среднего машиностроения уже в июне 1941 года ЛМЗ, ММЗ и ХМЗ должны были собрать 100 первых мотоциклов М-72, а до конца года - 32 000 штук.

В 1941 году оставались на конвейере и модели АМ-600 (г. Таганрог), Л-8 (г. Ленинград и г. Серпухов), ИЖ-9 и ИЖ-12 (г. Ижевск и г. Серпухов) в объёме 18 000 штук [16].

Также в 1941 году на вооружение Красной армии были приняты различные модели колясок к мотоциклу М-72, предназначенные для перевозки бойцов и установки вооружения: ручного и станкового пулемёта, огнемёта и миномёта, боекомплектов.



Эти приготовления, с учётом официальной концепции ведения войны на территории потенциального противника, представлялись вполне достаточными.

Фото из журнала  
«Смена».  
Июль 1941 год



## КЛЯТВА СТАЛИНА— КЛЯТВА НАРОДА

Сейчас, в дни священной отечественной войны, когда советский народ поднялся в могучем порыве для разгрома фашистских полчищ, торжественные слова воинской присяги звучат в сердце каждого гражданина. Эти слова произнес Сталин, скрепляя своей подвижью великую клятву на верность отчизне, эти слова повторяли отважные летчики, танкисты, артиллеристы, пехотинцы, моряки — все те, кто сейчас на полях сражений проявляет отвагу, безграничное мужество, стойкость, упорство, кто не щадит ни крови своей, ни самой жизни для достижения победы над врагом.

Каждый из нас, где бы он ни работал для нужд фронта — у заводского станка, за штурвалом комбайна, — каждый из нас должен быть храбрым, дисциплинированным, бдительным, готовым идти на любые жертвы во имя отчизны, защищать ее честь, ее свободу так же умело и мужественно, как это делают доблестные красные воины.

«Все силы народа — на разгром врага! Вперед, за нашу победу!» — так закончил свое выступление по радио 3 июля 1941 г. Председатель Государственного Комитета Обороны товарищ Сталин. Этот призыв возлил огнем в каждом из советских людей, собирающих всю свою волю, выдержку, энергию для уничтожения злобного врага, врага всего прогрессивного человечества.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!  
**ВЕЧЕРНЯЯ  
МОСКВА** 23 ИЮНЯ 1941 Г.  
ПОНЕДЕЛЬНИК  
№ 146 (5277)  
Цена 15 коп.  
ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО ГОРОДСКОГО КОМИТЕТА ВКП(б) И МОСГОСВЕТА

ВЫСТУПЛЕНИЕ ПО РАДИО ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ  
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И НАРОДНОГО КОМИССАРА  
ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ тов. В. М. МОЛОТОВА

22 ИЮНЯ 1941 ГОДА



### ВОЕННАЯ ПРИСЯГА

Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, вступаю в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии, принимаю присягу и торжественно клянусь быть честным, храбрым, дисциплинированным, бдительным, бойцом, строго хранить государственную тайну, беспрекословно выполнять все воинские уставы и приказы командиров, комиссаров и начальников, и мерно беречь военное и народное имущество, изучать военную науку, быть преданным своему Народу, своей Родине и Рабоче-Крестьянскому Правительству. Я всегда готов по призыву Рабоче-Крестьянского Советского Социалистического Правительства, Рабоче-Крестьянской Красной Армии — Союза Советских Социалистических Республик, как воина своей Родины, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни, защищать советскую территорию, то есть мою Родину, от любого врага. Если же по злому умыслу я нарушу эту мою торжественную присягу, то пусть меня постигнет суровая кара советского закона, всеобщая ненависть и презрение трудящихся.

Звание — Член Главного Военного Совета РККА  
Имя, отчество и фамилия — М. Г. Гиния

Наименование части, управления, учреждения — Моск. Вспомогательный

Дата — 22 февраля 1941 г.

**УДАР**

**ОБОРО**



Фашистская Германия совершила разбойничье нападение на Советский Союз. Наши доблестные армия и флот и смелые соколы советской авиации нанесут сокрушительный удар агрессору.

Правительство призывает граждан и гражданок Советского Союза еще теснее сплотить свои ряды вокруг нашей славной большевистской партии, вокруг советского правительства, вокруг нашего великого вождя—товарища Сталина.

Наше дело правое. Враг будет разбит. Победа будет за нами.

СОВЕТА  
ИССАРА



Вероломное нападение на СССР немецко-фашистских захватчиков помешало освоить серийный выпуск М-72 согласно плану правительства. Но горячий энтузиазм и несгибаемая вера в победу советских людей позволили, спустя всего два месяца после нападения фашистской Германии на СССР, начать выпуск М-72 в небольших количествах на Московском и Харьковском мотоциклах, которые произвели 448 и 123 мотоцикла соответственно. Но для нужд Красной армии, которая в упорных кровопролитных боях несла большие потери, этого было недостаточно.

К тому же, тяжёлое положение на фронтах вскоре заставило эвакуировать заводы в глубокий тыл.

Таганрогский завод вывезли в Тюмень, Серпуховский - в Ижевск, на площади мотоциклетного завода (он перешёл на выпуск станковых пулемётов типа «Максим»). Основной производитель М-72, Московский мотоциклетный завод, в ноябре 1941 года эвакуировали в Ирбит, на площади бывшего пивоваренного завода. До этого на ММЗ успели выпустить 2412 мотоциклов М-72 [94].

ЫЙ ТРУД - ОПЛОТ



ННОЙ МОЩИ СССР

Плакат художника В. Корецкого.  
1941 год

## ГЛАВА 2

# СОЗДАНИЕ МОТОЦИКЛА МАРКИ М-72

Под советской военной техникой времён Второй мировой войны обычно понимают танки Т-34, САУ, реактивные миномёты, более известные как «Катюши», и очень редко в этот ряд включаются автомобили и тем более мотоциклы. А, тем не менее, тяжёлые мотоциклы марки М-72 как отдельный вид военной техники впервые проявили себя во время войны. Тяжёлые мотоциклы марки М-72, оснащённые пулемётом, представляли собой великолепную отдельную боевую единицу.

В 1940 году, когда немецко-фашистский агрессор всё ближе подкрадывался к границам СССР, специалисты Главного автобронетанкового управления Красной армии совместно с представителями мотоциклетных заводов провели заседание, на котором обсуждали проблемы мототехники в Красной армии. Тогда же, с целью выявить наилучший прототип для РККА, провели государственные межведомственные испытания 15 мотоциклов различных классов, среди которых были и образцы иностранных армий [49].

По надёжности, выносливости и эксплуатационным показателям лучшим образцом был признан мотоцикл BMW-R-71 с боковой коляской.

*Мотоцикл с оппозитным двигателем внутреннего сгорания впервые создали в Германии, на «Баварских моторных заводах» (BMW) в 1923 году. Спустя год на Берлинской мотоциклетной выставке фирма представила мотоцикл с таким двигателем рабочим объёмом 1000 см<sup>3</sup> и карданной передачей на заднее колесо. В 1924 году, на первом Всесоюзном испытательном мотопробеге, две подобные машины с 500-кубовыми моторами были признаны лучшими по проходимости [50].*



Мотоцикл BMW-R-71





**Николай Петрович Сердюков,**  
главный конструктор ИМЗ  
с 1941-1946 год.  
Фото из книги А. И. Буланова  
«Мотопапа»

В августе 1940 года было создано Центральное конструкторское бюро по мотоцикlostроению (ЦКБМ) с целью до 1 ноября того же года изготовить комплект чертежей М-72. Начальником ЦКБМ был назначен **Николай Петрович Сердюков** (впоследствии, главный конструктор ИМЗ).

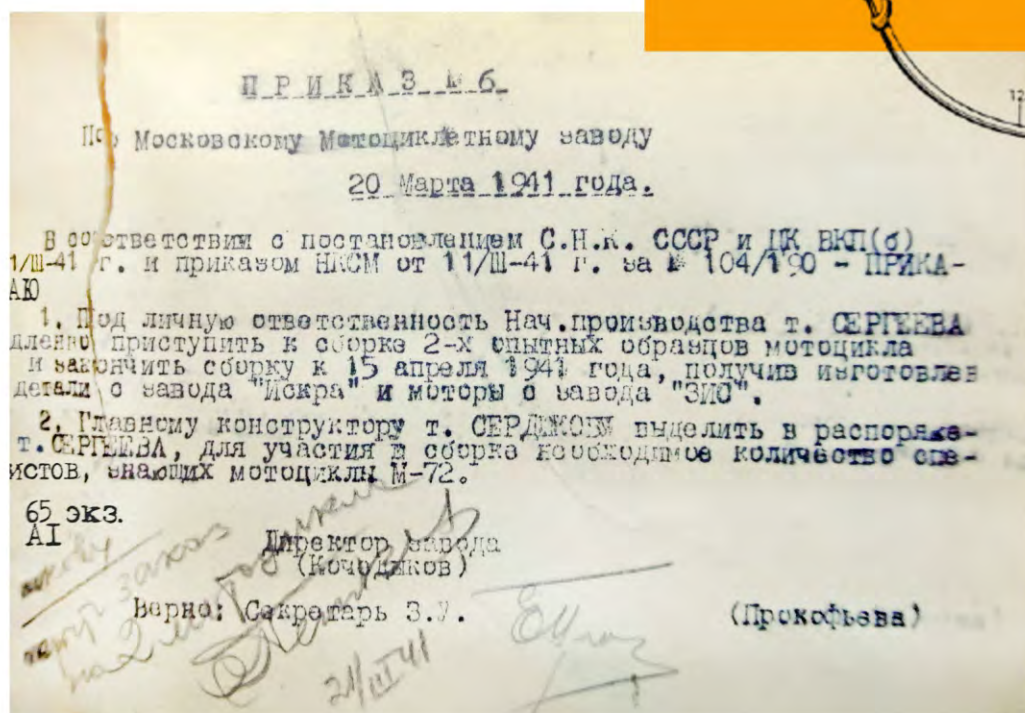
Ему предписывалось изготовить комплект чертежей нового мотоцикла, приняв за основу германский BMW-R-71.

О главном конструкторе специального конструкторского бюро Николае Петровиче Сердюкове вспоминал **Борис Владимирович Зефиров**, слесарь - сборщик, испытатель мотоциклов:

*«В 1935 году в Германию на автотомоторные заводы фирмы «БМВ» прибыл выпускник Академии военно - воздушных сил Рабоче - крестьянской Красной армии Сердюков. На фирме он прошёл путь от младшего до старшего мастера цеха поршневых авиадвигателей, досконально изучил процесс создания техники, ознакомился с передовой технологией и в 1940 году с отличной профессиональной аттестацией вернулся на Родину. Для командования Красной армии не было секретом, что в вермахте широко используются мотоциклы различных марок, в том числе БМВ Р-71. Подобных мотоциклов у нас не было. Вот тогда и поручили Н. П. Сердюкову незамедлительно возглавить работу по освоению массового производства советского мотоцикла М-72» [48].*

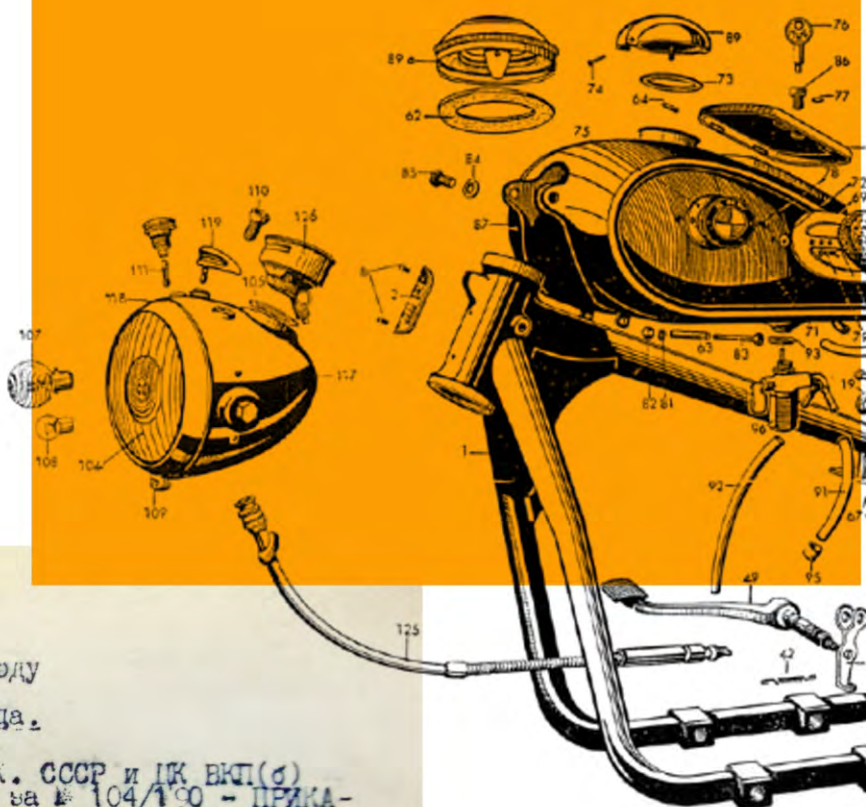


31 октября 1940 года торговое представительство СССР в Берлине заказало на BMW пять мотоциклов R-71 с боковыми прицепами. 12 декабря заказ был выполнен. Образцы доставили в Москву и передали в институт НАТИ (Научный автотракторный институт), на автомобильный завод ЗИС, на Московский велосипедный завод, который переименовали в Московский мотоциклетный завод (ММЗ) и в срочном порядке перепрофилировали на выпуск новой техники.

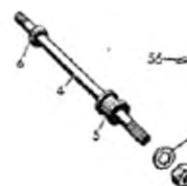


Образцы предстояло испытать, а один - раздеталировать для изготовления точных чертежей. Полностью разобрав и изучив прототип, инженеры внесли необходимые коррективы в конструкторскую документацию для скорейшего налаживания

Приказ № 6 по Московскому Мотоциклетному заводу от 20 марта 1941 года.  
ГКУСО «ГА в г. Ирбите». Ф.Р-628. Оп. 1. Д. 1.  
ЛЛ.116



производства на имеющемся в СССР оборудовании. Также в лабораториях Научного автотракторного института исследовали химический состав почти сотни деталей и предложили эквивалентную замену на материалы в соответствии с ГОСТами СССР.



## Создание мотоцикла марки М-72

Работы велись с размахом, в производство М-72 были вовлечены десятки заводов по всей стране. Честь стать головным сборочным предприятием выпала Московскому мотоциклетному заводу (ММЗ), прежде выпускавшему велосипеды. Автозаводу имени товарища Сталина (ЗИС) предстояло производить двигатели, другому столичному предприятию - автозаводу имени Коммунистического интернационала

молодёжи (КИМ) - выпускать коробки передач для поставки на ЗИС. Делать коляски, а также карданные валы и колёса поручили Горьковскому автозаводу имени товарища Молотова (ГАЗ), производство светотехники передали в город Киржач Владимирской области, труб для рамы - Харьковскому велозаводу (ХВЗ).

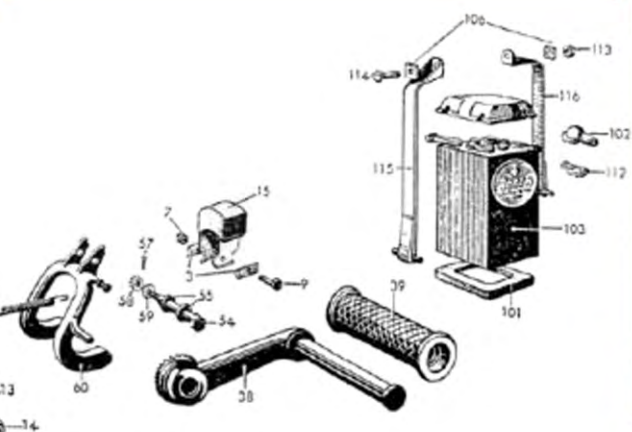


Смета расходов по освоению мотоциклов «М-72» на 1941 год (Московским мотоциклетным заводом)

7 апреля 1941 год.

ГКУСО «ГА в г. Ирбите».

Ф.Р-628. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ.107



КОПИЯ:

**УТВЕРЖДАЮ**  
Нач. Главмотовелопрома: Власов.  
7 апреля 1941 г.

**СМЕТА РАСХОДОВ ПО ОСВОЕНИЮ МОТОЦИКЛОВ "М-72" НА 1941 г. /Московским мотоциклетным заводом/.**

<b>I. Документальная подготовка:</b>			
а/	Размножение чертежей	100	✓
б/	Разработка технологического процесса изготовления изделия и инструмента	2500	✓
в/	Разработка и документ. оформление норматив. /нормы и расценки по труду и зарплате, нормы по расходу материалов/	150	3
<b>II. Испытание материалов и полуфабрикатов.</b>		50	4
III.	Перепланировка и перестан. оборудован.	100	5
IV.	Изделия используемые в кач. образцов.	150	6
У.	Испытания опыт. изделий в усл. произв.	50	7
VI.	Командировка на заводы смежники	150	8
VII.	Изготовление экзпл. копий и потерь по инструм. ,оказавш. негодными из-за констр. и техн. изменений	150	9
VIII.	Освоение технологического процесса и внедрение его на заводах.	920	10
IX.	Консультация по вопросам осн. технол.	130	11
X.	Проект	250	12
XI.	Подготовка кадров	300	13
<b>Итого:</b>		<b>6000</b>	
в том числе фонд зарплаты:		1500	
Нач. Планов. отдела: Игнатов. в р и о: <i>С. С. Сидоров</i>			



Об испытаниях первых мотоциклов вспоминал **Борис Владимирович Зефиров**, как непосредственный участник этого процесса:

*«Главное бронетанковое управление Министерства обороны требовало представить технические характеристики, которые позволили бы в максимально короткий срок пустить в серийное производство модель мотоцикла М-72, и даже определило дату окончательных результатов испытаний - к 15 мая 1941 года.*

*Перед нами была поставлена задача: испытания провести в этот срок и самым тщательным образом. Впервые в истории отдела главного конструктора испытания были выведены с территории завода. Была определена трасса для испытаний протяжённостью 140 километров, куда «поместили» различные виды покрытий - щебёночное, булыжное, асфальтовое, грунтовое. Было это на Пятницко - Беренгеевском шоссе. В одной из деревень завод арендовал у колхоза несколько домов, где жили испытатели, специалисты, руководители. Это давало возможность в ходе испытаний оперативно решать все вопросы.*



**Борис Зефиров.**  
30-е гг. XX века.  
Фото из книги А. И. Буланова  
«Мотопапа»

*Сроки поджимали, испытания вели днём и ночью, в любую погоду. По соседству, на полигоне, стажировались танкисты. Задание было выполнено в срок. И это неудивительно: полученные в ходе испытаний сведения оперативно заносили в документацию и анализировали, обрабатывали данные, при необходимости заменяли узлы и детали. Мотоциклы были оснащены приборами, определяющими исходные сведения: скорость, расход топлива, время. На испытаниях находились мотоциклы с колясками двух моделей: советский М-72 и германский БМВ Р-71. По ходу сравнивали, вносили изменения - по материалам и конструкциям» [47].*

Несмотря на трудности освоения нового мотоцикла, уже в начале 1941 года два опытных образца, вместе с BMW-R-71, продемонстрировали руководству РККА.

О представлении первых образцов командованию Красной армии вспоминал **Борис Владимирович Зефиров**:

*«Ранней весной 1941 года опытные образцы М-72 показали командованию Красной армии. Колонной из трёх мотоциклов (два М-72 и Р-71) мы приехали на территорию Кремля. Германский БМВ оставили в стороне.*

*По команде завели мотоциклы и на приличной скорости стали кружить вокруг Царь-колокола, по команде остановились, заглушили двигатели. Слышу разговор командиров в папах:  
- Ну, что? Будем принимать!  
После испытаний экспериментальный цех Московского мотозавода проводил различные исследования, здесь была изготовлена опытная партия мотоциклов, на которых вели обширную исследовательскую работу. Это дало возможность уже в июле приступить к серийному выпуску мотоциклов.*

*Помню, мне вручили требование на получение двух серийных мотоциклов за № 121 и 122 для проведения их испытаний.*

*Дефектов, по сути, не было - сказывалась большая подготовительная работа.*

*На упомянутых выше двух мотоциклах мы, группа испытателей, совершили пробег Москва - Ижевск.*

*В сложных дорожных условиях люди и мотоциклы испытания выдержали, задание было выполнено» [50].*



**Испытание первых моделей мотоцикла М-72, собранных на Московском мотоциклетном заводе.**

**Второй справа: Б. В. Зефиров, май 1941 г.  
Фото из книги А. И. Буланова «Мотопапа»**







Когда Германская армия ринулась на просторы Отечества, её мотоциклетный парк значительно превышал наш. Оккупанты двигались на самых разных мотоциклах: тяжёлых - Zundapp KS-750 и KS-800, BMW R-71 и R-51, DKW NZ-500, средних - BMW R-35, DKW NZ-350 и NZ-250, Aero KR-25S, Zundapp DBK-250, лёгких - Junior S-125, DKW RT-125, NSU 125 ZDR и множестве других [34].

Немцы ехали по нашей земле не только на собственных мотоциклах, но и на приобретённых в других странах - Австрии и Голландии, враждебной им Англии. Причём, самых разнообразных - более 20 фирм и 50 моделей, с рабочим объёмом движков от 60 до 800 см<sup>3</sup>.

Однако, спустя всего два месяца после нападения фашистской Германии, на Московском и Харьковском мотозаводах начали выпуск М-72 в небольших количествах. Машины сразу же на заводе заправлялись горючим, сдавались войсковым подразделениям и прямо со двора завода отправлялись на фронт.

Но для нужд Красной армии, которая в упорных кровопролитных боях несла большие потери, этого было недостаточно. Тяжёлое положение на фронтах вскоре заставило эвакуировать заводы в глубокий тыл. Несмотря на трудности освоения армейского мотоцикла М-72, он сыграл значительную роль в великой Победе советского народа над немецко-фашистскими захватчиками. А его производство и полученный опыт создали хороший задел для дальнейшего развития мотоцикlostроения на благо нашей великой Родины.

## ГЛАВА 3

## ЭВАКУАЦИЯ В ТЫЛ



Ирбит. Южная сторона города.  
Пивоваренный завод

Немецкая оккупация привела к резкому снижению уровня промышленного производства в стране. К ноябрю 1941 года враг занял территорию, где добывалось 63% угля, выплавлялось 68% чугуна, 58% стали, 60% алюминия, вырабатывалось 42% электроэнергии общесоюзного производства. Чтобы сохранить промышленность в условиях войны, в СССР провели уникальную операцию, аналогов которой не знала история: тысячи заводов были эвакуированы с линии фронта [37].

Это позволило сохранить промышленный потенциал страны и стало одним из основных факторов, обеспечивших победу в войне. Крупнейшим пунктом промышленной эвакуации стал Уральский регион.



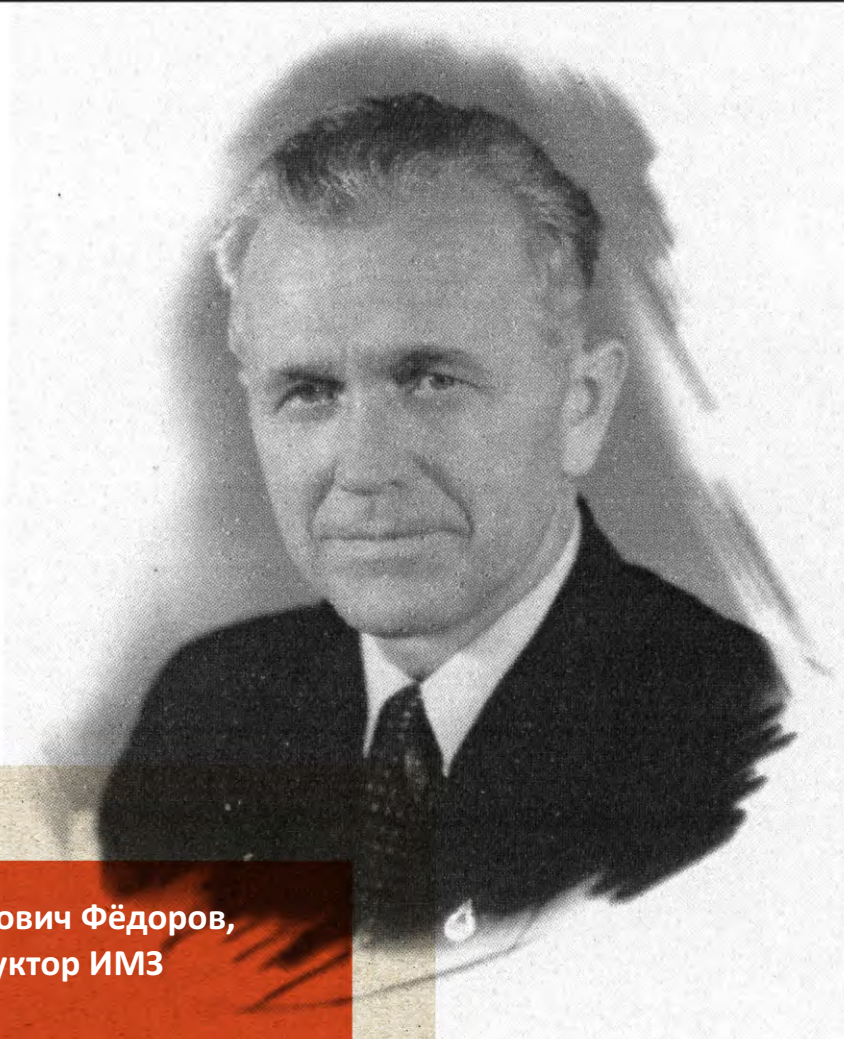
21 октября 1941 года вышло постановление Совета по эвакуации при Совете Народных Комиссаров СССР № 0175 о перемещении Московского мотозавода (ММЗ) и цехов заводов ЗИС и КИМ, изготавливавших двигатели и коробки для М-72, в город Ирбит Свердловской области для размещения на базах производственных площадей автоприцепного и пивоваренного заводов.

Жизнь Москвы лихорадили непрерывные воздушные тревоги. Производство мотоциклов пришлось остановить. Завод был поставлен на колёса. Подготавливая оборудование и материалы к эвакуации, рабочие не щадили себя, работали сутками напролёт, на морозе, при бомбёжках, загружая в вагоны и на открытые платформы «незавершёнку» - оборудование и уже изготовленные узлы.

**Размещение эвакуированного ММЗ на территории пивоваренного завода. Ирбит. 1941 год. ГКУСО «ГА в г. Ирбите». Ф.К-1. Оп. 1ф. Д.69**







**Александр Минович Фёдоров,  
главный конструктор ИМЗ  
с 1946-1969 год**

Из воспоминаний **Александра  
Миновича Фёдорова**,  
главного конструктора Ирбитского  
мотоциклетного завода (ИМЗ)  
с 1946 по 1969 год,  
Почётного гражданина города Ирбита:

*«21 октября 1941 года среди  
коллектива молодого ещё  
Московского мотоциклетного завода  
прошёл тревожный слух:  
- Эвакуация!  
- Куда?  
- Куда-то на Урал... Кто-то развернул  
карту. Разыскали маленькую точку  
районного центра. Да, ехать придётся  
в глухой угол, в тайгу...*

*На Урал для быстрой подготовки  
и развёртывания производства  
срочно выезжает группа работников  
в составе 30 человек с семьями...  
В состав этой группы вошли  
в основном конструкторы и  
технологи. Несколько раньше выехал  
главный инженер Московского  
мотозавода Ф. М. Ломанов.  
Короткие сборы. Посадка  
на Ярославском вокзале в вагоны  
пригородного электропоезда.  
В вагоне разместилось около 120  
человек - группа работников  
Московского арматурного завода.*



*Никаких излишеств: у каждой семьи два - три чемодана. Но всё-таки в вагоне нашлось место для многих сотен папок архива главного конструктора завода. На новом месте без документов конструкторы были бы как без рук» [55].*

Из биографии

**Бориса Владимировича Зефирова,** известного московского гонщика, водителя - испытателя:

*«Москва, октябрь 1941-го. Квартира с окнами, заклеенными крест-накрест, сумерки. В целях маскировки свет зажигать не разрешалось. Сегодня надо разрешить нелёгкий вопрос, которого совсем недавно и в мыслях не было, сделать выбор: Москва или завод, отправляющийся в далёкий неведомый уральский город Ирбит. Москва или завод?»*

*- Мы должны ехать, - наконец сказал Зефиров.*

*Всю обстановку отдали знакомым, ключи от квартиры в ЖЭК. Уезжали 13 декабря 1941 года, с последним эшелоном. Прощай, столица! Впереди тысячи километров.*

*Ехали на Урал в вагонах - теплушках, набитых до отказа людьми и вещами, которые удалось взять с собой. Дорога была трудная, люди голодали. В обмен на продукты шли самые дорогие вещи» [48].*



Из воспоминаний **Н. Раздобариной**, мастера цеха лакировки:

*«Грузились мы под бомбёжкой. Почти все 24 часа (ровно сутки понадобились, чтобы завод перешёл на колёса), неподалёку рвались фашистские бомбы, но мы грузили оборудование, не щадя сил. Состав тронулся. Пока не удалились от Москвы на порядочное расстояние, бомбёжки повторялись очень часто. Кое-какое оборудование у нас погибло. До Ирбита добирались больше месяца» [55].*

Из воспоминаний ветерана труда **Александра Васильевича Смирнова**:

*«В конце октября пришла очередь нам уезжать. В товарняке поставили железные печки, настелили нары. Новый 1942 год встретили в дороге. Второго января в 4 часа утра прибыли в Ирбит. Туман, мороз» [55].*



**Заводское оборудование  
отправляется в тыл. 1941 год**







Эвакуация, по свидетельству очевидцев, была внезапной, и ещё более неожиданным был пункт назначения - город Ирбит.

Из воспоминаний **Александра Миновича Фёдорова**, главного конструктора ИМЗ с 1946 по 1969 год, Почётного гражданина города Ирбита:

*«Здесь стояла уже настоящая зима, морозы доходили до тридцати с лишним градусов. Никто нас не встречал. На вокзале было суетливо и многолюдно.*

*Помню, какой-то старикашка, закутанный в тёплый овчинный тулуп, горько вздохнул:*

*- Вся Россия на ноги поднялась! Кто-то из наших, окинув взглядом старика, пошутил:  
- Мы, дедунь, сюда новый город строить прибыли.*

*Старик посмотрел на «шутника» (слова которого оказались пророческими) колючими глазами:  
- Много вас тут едет! Барахла-то вон в ящиках и мешках понавезли. Может, сразу на базар подброшу? А в ящиках и мешках были наши конструкторские архивы...» [55].*

Никому не было дела до приехавших, у каждого своё горе: сын уходит в армию, похоронка на отца... Одним словом, война...

Из воспоминаний **Н. Раздобариной**, мастера цеха лакировки:

*«Город нас разочаровал. Конечно, это понятно - после Москвы мы увидели маленький, деревянный, чёрный городок; расположенный, как нам показалось, где-то в котловине. Встретили нас не особенно гостеприимно. Со временем всё устроилось, но вначале было тяжело» [15].*

*«Не особенно гостеприимно»* - это не преувеличение и не просто эмоции. Город был не готов к приёму ни завода, ни новых жителей. Площадка АПЗ была занята, а свободных помещений не было. Пришлось выселять действующее предприятие - пивоваренный завод, который на тот момент работал на полную мощность. Так почему же в Ирбит?

Ведь, казалось бы, гораздо проще разместить завод близ Транссибирской магистрали, нежели за 200 километров в стороне от Свердловска.

На сегодняшний день у историков нет документов, которые бы со всей полнотой и ясностью обосновывали необходимость эвакуации Московского мотоциклетного завода, а также ряда цехов предприятий - смежников именно в Ирбит.

Свою версию выдвигает директор Ирбитского государственного музея мотоциклов **Александр Ильич Буланов**. Определяющим фактором, по его мнению, оказалось наличие в Ирбите автоприцепного завода (далее - АПЗ), который относился к ведению того же Народного комиссариата среднего машиностроения, что и Московский мотоциклетный завод.

Предполагалось, что временно эвакуированный ММЗ разместится на свободных площадях АПЗ и будет пользоваться его производственной базой [20].

17 ноября 1941 года в Ирбит прибыл первый эшелон с оборудованием, где на крыше одного из вагонов был закреплён мотоцикл БМВ-Р71, послуживший прототипом первой модели М-72.

Так как отгрузка оборудования производилась бессистемно, то оно прибывало некомплектно. По свидетельству очевидцев, вывозилось не всё оборудование, наиболее ценное старались придержать. Часть эшелонов со станками была уничтожена в ходе авиаударов, часть направлена на другие предприятия Уральского региона, например, в Челябинск. Период эвакуации растянулся на несколько месяцев. Очевидно, что эти обстоятельства существенно усложняли пуск предприятия. Но люди знали: идёт суровая война, лишения переживает весь народ, фронту нужны мотоциклы, необходимо быстрее налаживать производство.

Так начиналась новая эпоха в жизни небольшого уральского города Ирбита и нового мотоциклетного завода.







## ГЛАВА 4

# ТРУДНОСТИ НА НОВОМ МЕСТЕ

АРХИВНАЯ

ПАП

П Р И К А З № 1...

по Ирбитскому Мотоциклетному Заводу от 25 ноября 1941 года

О ПРИЕМКЕ ИРБИТСКОГО ПИВОВАРЕННОГО ЗАВОДА

В соответствии с решением Совета по эвакуации при СНК СССР от 21/XI 1941 года за № 175 и Свердловского Облисполкома от 18/XI -41 года  
П Р И К А З И В А Ю:

1. Приступить к приемке Ирбитского Пивоваренного завода для переоборудования его под мотоциклетное производство.

2. Приемку завода произвести полностью со штатом, имуществом и инвентарем в соответствии с существующим законоположением по балансу на 1-е ноября 1941 года приняв в основу инвентаризацию на 1-е октября 1941 года. Складские остатки учесть на день приемки и сдачи.

3. Для приемки ИРБИТСКОГО Пивоваренного завода создать комиссию под своим председательством в составе:

1. Гл. Инженер ОКС "а тов. Кайнароко Б.И.
2. Зам. Главного технолога Т. Матвеева Н.И.
3. Главн. Конструктора Т. Сердюкова Н.П.
4. Руководителя гр. Снабжения тов. Уманова
5. Конструкторов Т.Т. Бас и Осипова.

Для технической работы по приемке привлечь работников Мотоварного из числа имеющихся в наличии.

4. Приступить немедленно к приемке следующих объектов:

- а/недостроенного жилого дома на 16 квартир.
- б/ж/завода
- в/узкоколейного х/д. пути.
5. Приемку остальных объектов производить в порядке очередности с расчетом окончания ее в следующие сроки:

- |   |               |
|---|---------------|
| а/бондарный цех, кроме мойки и квасного цеха  | 1/XII-41г.    |
| б/мойку и квасной цех                         | 7/XII-41г.    |
| в/заспиченный цех                             | 10/XII-41г.   |
| г/Солодовенный цех                            | 5/XII-41г.    |
| д/Чердак и сушарный цех солодовенного корпуса | 12-го декабря |
| ж/склад зерна                                 | 10/XII-41г.   |
| з/Лагерный подвал №7                          | 25/XII-41г.   |
| и/С   | 10/XII-41г.   |
| к/1   | 31/XII-41г.   |
| л/1   | 31/XII-41г.   |

хозяйство

оборудован  
зав. Н.И.

7. Для дальнейшего использования рабочих, служащих завода немедленно организовать курсы по подготовке кадров для преподавания на курсах привлечь необходимых ИТР Мот.

Уполномоченный НКСМ  
Главный инженер Мотоциклетного  
завода.-

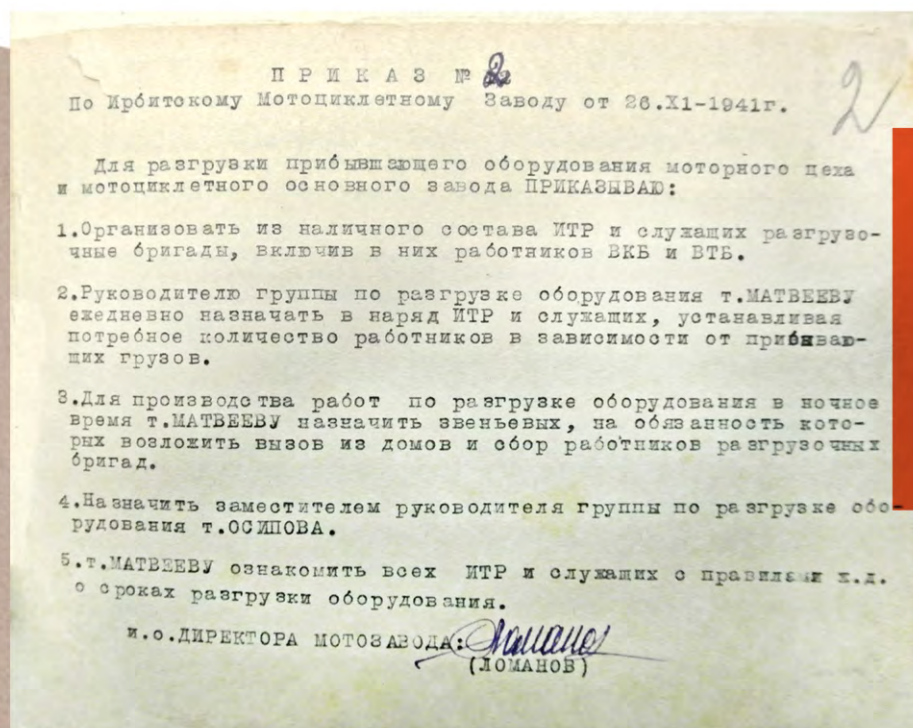
/Доманов/

Приказ № 1 по Ирбитскому Мотоциклетному заводу  
от 25 ноября 1941 года . ГКУСО «ГА в г. Ирбите».  
Ф.Р-628. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ.1 (об)



Обеспечение скорейшего ввода в строй эвакуированного оборудования удавалось прежде всего тогда, когда оно направлялось в пункты, где имелись родственные производства. Эвакуация оборудования мотоциклетного производства в Ирбит осуществлялась без наличия на новом месте родственных отраслей промышленности. Это создавало большие экономические и технические трудности.

25 ноября 1941 года был издан приказ директора Ирбитского мотозавода (ИМЗ) № 1, устанавливающий порядок приёмки помещений бывшего пивоваренного завода для переоборудования их под потребности мотоциклетного производства. Быстрому освоению производства мотоциклов способствовало прибытие из Москвы эвакуированных специалистов.



**Приказ № 2 по Ирбитскому Мотоциклетному заводу от 26 ноября 1941 года. ГКУСО «ГА в г. Ирбите». Ф.Р-628. Оп. 1. Д. 1. ЛЛ.2**

Для размещения мотоциклетного завода исполняющему обязанности директора с 30-го октября по 30-е декабря 1941 года **Ломанову Фёдору Михайловичу** был передан в ведение Ирбитский пивоваренный завод полностью со штатом, имуществом и инвентарём. За возобновление технологического процесса отвечал главный конструктор Н. П. Сердюков.

С эшелонами в декабре 1941 года прибыли работники столичных заводов: 444 работника Московского мотоциклетного завода, 105 человек - работники ЗИСа, 19 - КИМа. Ирбитскому районному исполнительному комитету пришлось работать в сложных условиях военного времени. Одним из ноябрьских решений 1941 года предписывалось, кто и что должен делать по размещению семей рабочих прибывающего мотозавода.

Одновременно доводилось до сведения исполкома облсовета, что в городе и в ближайших к Ирбиту деревнях можно разместить максимум 1000 человек, остальные 1000 человек могут быть размещены в Ирбите лишь при условии перевода из города детских домов в Краснополянский и Еланский районы или же за счёт скоростного строительства барачков. Директора автоприцепного и пивоваренного заводов Голов и Рубель обязывались выделить часть жилья, а директора Ирбитской и Ключевской МТС Деменьшин и Федченко - предоставить мотозаводу по пять тракторов.

Эвакуированные работники были размещены в зрительном зале и подсобных комнатах кинотеатра «Луч», а также в бывших торговых рядах на улице Красноармейской. А затем прибывшие, кто как мог, сами искали себе квартиры.

Семье Зефириных в самые трескучие морозы две недели пришлось жить в железнодорожном вагоне на станции.

Из воспоминаний

**Бориса Владимировича Зефирова:**

*«...Затем пришлось самовольно въехать в недостроенный дом, поселились четыре семьи, в том числе и наша, каждой по углу, а посередине установили печку - буржуйку, к утру вода в посуде, что оставалась на полу, замерзала...*



Старое  
здание  
кинотеатра  
«Луч»



*Жена пошла работать в военный эвакогоспиталь № 1150, третий по счёту в Ирбите. Пятилетнюю дочь определили в детсад кирпичного завода, что по ту сторону станции Ирбит. На работе мы задерживались, и дочке нередко приходилось одной переходить через железнодорожные пути, что, конечно, было очень опасно, однако другого выхода не находили» [25].*



Приказом директора мотоциклетного завода № 23 от 22 декабря 1941 года главному конструктору Сердюкову было необходимо возобновить работу отдела главного конструктора, куда вошли следующие работники: Осипов, Зубзеев, Окунев, Фёдоров, Данилов, Морозов, Бесчестнов, Кукин, Сегал; экспериментаторы: Корзинкин, Вашков, фотограф Цикунов.

В первых числах января в Ирбит прибыла незначительная часть работников экспериментального цеха: Шулепов, Курилов, Головлёв, Зефилов, Оплачко, Парамонов.

Из воспоминаний

**Александра Миновича Фёдорова,**  
главного конструктора завода  
с 1946 по 1969 год:

*«Выгрузка и складирование всего прибывающего производилось на разгрузочной площадке станции Ирбит. В эти дни на станции сутками находились все прибывшие. Разгрузку оборудования и материалов вели все, не считаясь с чинами и возрастом. В Москве оборудование грузилось как на платформы, так и в полувагоны, и в кауперы (аппарат для нагревания воздуха, подаваемого в доменную печь). Там на площадках заводов имелись погрузочные краны. А на станции Ирбит не было даже простой лебёдки. С платформ станки (а они в то время были громоздкими и тяжёлыми) стаскивали так. Делали настил, под станок подталкивали катки, и 10 - 15 человек впрягались в стальной трос.*

*А как вытащить станок из полувагона? Из Егоршино присылали паровой железнодорожный кран. Но всякий раз строго предупреждали: - Не задерживать ни на минуту.*

*Кран нужен и нам...*

*И люди работали, не считаясь со временем, с тем, что иногда оставались без горячего обеда и ужина, не считаясь с суровыми уральскими холодами.*

*Первая военная зима была особенно суровой. А для нас, москвичей, она была суровой вдвойне. Никто из нас не носил валенок. В Москве не имели даже шапок.*

*На Урал приехали кто в кепке, кто в летнем пальто, кто в кожаных ботинках.*

*Вагоны под разгрузку обычно ставили ночью, когда всё леденело от стужи. Зайдут люди в металлический полувагон, дышащий холодом, за 20 -30 минут поднимут ломami станины, заправят чалки, чтобы кран мог поднять станок, а ноги за это время примерзают к подошвам ботинок. - Скорее из вагона в теплушку! - кричит старший. - Быстро, быстро! Не успеет человек отогреться - свисток крана, станок выгружен, надо подкладывать под него катки, вынимать чалки, оттаскивать его в сторону, чтобы освободить место для другого» [95].*

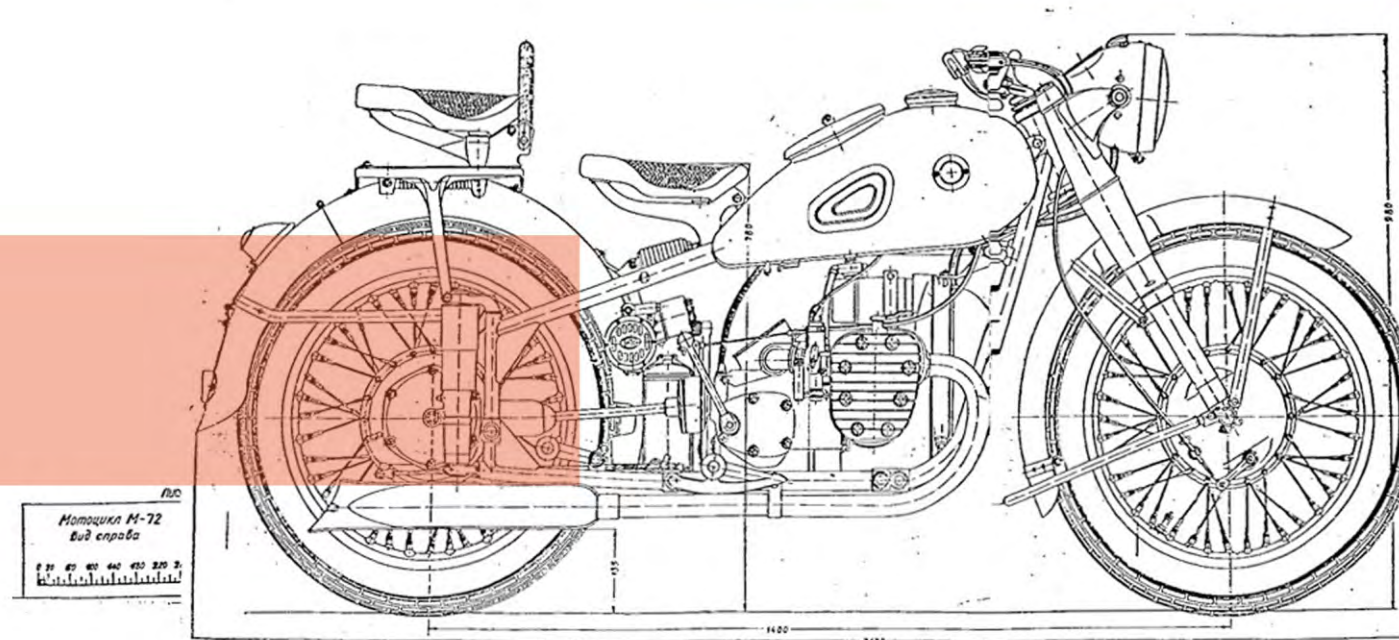
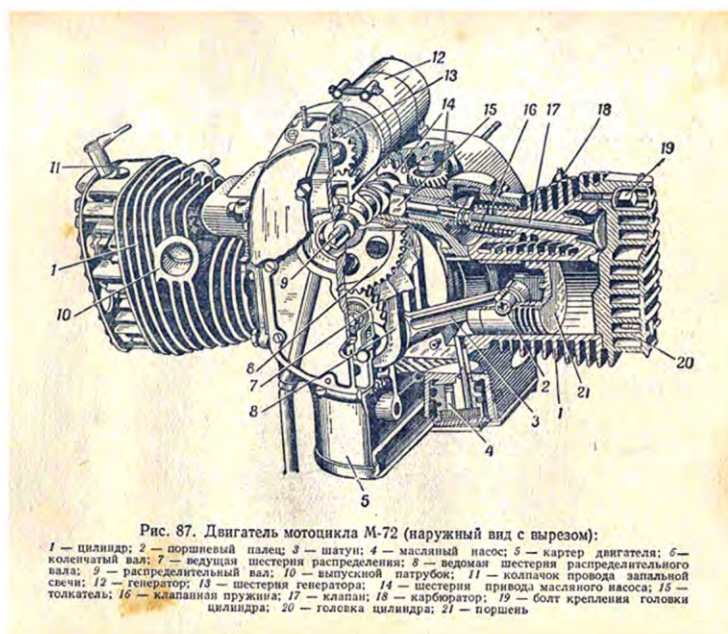
В наследство ИМЗ от пивоваренного завода достались: недостроенный жилой дом на 16 квартир, заводской клуб, узкоколейный путь и цехи: квасной, сухарный, бондарный, солодовый и другие. Вся механизация состояла из 2 тракторов на гусеничном ходу и 6 машин, а расстояние от железнодорожной станции до площадки будущего завода составляло 4 километра.

Площади пивоваренного завода были не пригодны для мотоциклетного производства, требующего высокой точности механической обработки деталей, необходимой для поточного производства, так как располагались в подвальных помещениях, имеющих высоту менее двух метров. Близость грунтовых вод делала невозможным установку станков на бетонные фундаменты, а слабость межэтажных перекрытий не позволяла установку их на втором этаже, представлявшим собой чердачные помещения, не имеющие утепления. К тому же помещения оказались малы.

Из воспоминаний  
**Александра Миновича Фёдорова**,  
главного конструктора завода  
с 1946 по 1969 год:

*«Чтобы занять помещения пивоваренного завода для установки оборудования, самим приходилось демонтировать всё оборудование пивоваренного завода.*

*А время не ждало. Из Москвы нас поторапливали:*







- Как идёт монтаж оборудования?

Торопитесь!

И люди торопились.

Механический цех, без которого немислим был пуск завода, пришлось размещать в низком тёмном подвале солодовни, где когда-то проращивалось зерно. Токарные станки сюда кое-как установили, а вот как быть со сверлильными, которые по высоте превышают помещение ещё больше чем на метр?

- Рубить потолки! - распорядились конструкторы.

И рубили, а на чердаке солодовни, где разместился сборочный цех, прорубленные места огораживали деревянными коробками.

Под покраску деталей приспособили сушильные камеры для зерна. В бродильном помещении разместился рамный цех, в варочном - термический, в складе зерна - ремонтный, в засолочном - литейный.

**Моторный цех  
в здании клуба автоприцепного  
завода. Ирбит, ул. Пролетарская, 2**

Но всех помещений пивзавода не хватало для цехов мотоциклетного завода. Под основной цех завода - цех моторов - пришлось занимать здание клуба автоприцепного завода (бывший оптовый склад мануфактуры купца Казанцева - ул. Пролетарская, 2), а цех коробки передач располагался в бывших торговых рядах. А сколько творческой выдумки и инициативы проявили люди в те дни! При монтаже оборудования требовалось, к примеру, изготовить какую-то деталь. А станки бездыханны - нет электроэнергии. Что, если к шпинделю станка приспособить рычаг с противовесом? - предложил кто-то. Вот и выход! Стоит человек, вращает станок вручную, остро необходимая деталь вытачивается...» [55].

При размещении основных цехов завода, по мере установки оборудования коллектив столкнулся с рядом довольно сложных проблем. Это были трудности, связанные с примитивностью материально - технической и энергетической баз города.

Уже во время монтажа оборудования возник вопрос:

*где взять электроэнергию?*

На пивоваренном заводе работала небольшая котельная мощностью на 25 киловатт с напряжением 127 вольт. Этой энергии хватало лишь на то, чтобы осветить в полнакала все помещения. А оборудование мотоциклетного завода имело электромоторы на 380 вольт переменного тока.

Первой электростанцией стал генератор мощностью 10 киловатт, приводимый в движение мотоциклетным двигателем. Неподдельной радостью брызнули воспалённые от бессонницы глаза монтажников, засияли их обожжённые морозом лица, когда в бывшей солодовне в полный накал загорели лампочки, закрутились моторы нескольких станков.

Над разрешением вопроса снабжения завода электроэнергией работали городские организации, работники областных организаций и даже в Москве.

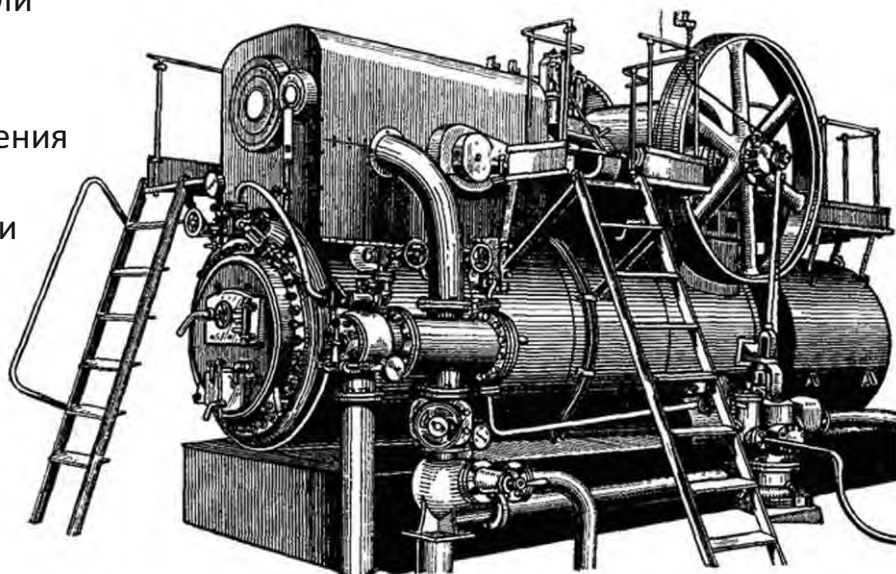
В Ирбите до приезда мотоциклетного завода действовали две электростанции.

Это электростанция диатомитового комбината (стекольный завод) с паровой турбиной мощностью 100 киловатт

и электростанция автоприцепного завода - дизель с мощностью в 250 киловатт.

Эти электростанции были загружены до предела, и выделить что-либо для цехов мотозавода не могли.

Народным комиссариатом среднего машиностроения в начале 1942 года было принято решение отгрузить из Челябинска в Ирбит локомобиль «Вольф» с двумя турбогенераторами мощностью по 180 киловатт каждый, из Москвы - паровую турбину с генератором на 2500 киловатт и двумя паровыми котлами.

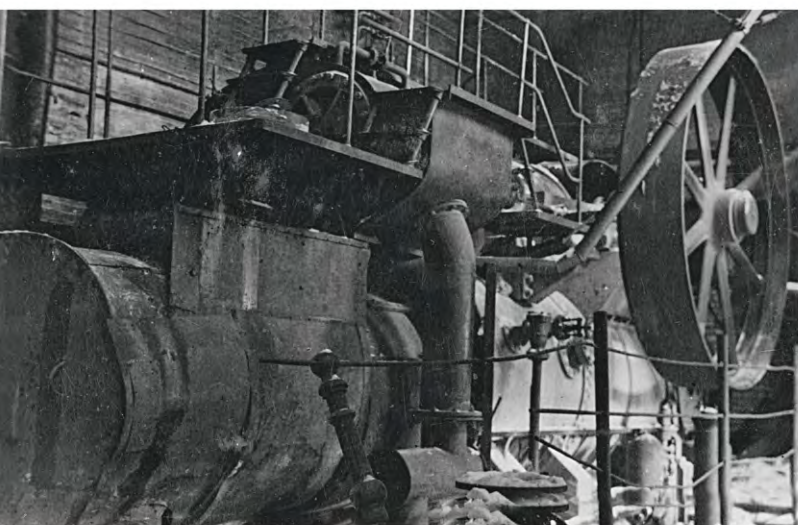




Из воспоминаний

**Александра Миновича Фёдорова,**  
главного конструктора завода  
с 1946 - 1969 год:

*«В хмурый февральский день 1942 года от станции к заводу тянулась «процессия». Два трактора и 30 лошадей тянули большие сани, на которых был погружен локомотив. Широкой железнодорожной колеи к заводу не было, поэтому локомотив пришлось разгрузить на станции. А как его доставить на территорию завода, если там имеется всего два слабосильных трактора? Вот и были мобилизованы все наличные транспортные силы завода. В мае 1942 года локомотивная установка дала ток. Цехи, расположенные на территории завода, получили первую электроэнергию.»*



**Локомотивная установка**



**Воскресенская церковь**

*В том же 1942 году началась переделка под котельную бывшей церкви на так называемом раньше чёрном рынке. Здесь разместили турбину с генератором мощностью в 2500 киловатт. Таким образом, одна из трудных проблем была снята...» [55].*





Цеха ИМЗ.  
1941-1945 годы



Литейный цех



Кузнечный цех





Одновременно с нехваткой электроэнергии существовала и другая проблема: люди работали в холодных, неотапливаемых помещениях, которые нужно было как-то обогреть. Самым примитивным способом отопления могли стать обыкновенные чугунные печи. Но где их взять?

Из воспоминаний

**Александра Миновича Фёдорова,**  
главного конструктора завода  
с 1946 - 1969 год:

*«На автоприцепный завод пошла делегация, - Выручайте, товарищи. Отлейте хотя бы с десяток чугунных разборных печей. Рабочие автоприцепного завода во внеурочное время выполнили наш заказ. И вот постепенно из окон или отдушин завода задымили трубы. Безусловно, нагреть цехи такие печи не могли: было много копоти и мало тепла. Но погреться около чугунных печей было можно» [55].*

В условиях суровой зимы 1941 - 1942 года коллектив завода работал, отапливая производственные помещения чугунными печами, однако дальше в таких условиях работать было невозможно. Чугунные печи - это крайняя и вынужденная мера. Кроме того, пар был нужен для технологических нужд в гальваническом и других цехах.

На улице солнце растапливало снег, а руководство завода думало над тем, где достать тепло. В ресурсах города не было технических средств для оборудования хотя бы одной, самой примитивной котельной.

И как все были обрадованы вестью о том, что заводу для использования в качестве парового котла выделен паровоз «ФД».

Однако паровоз не решал «тепловой» проблемы завода, его эксплуатация была связана с большими затратами труда. Проложить от нового «Парового котла» паропроводные трубы в цехи, расположенные на территории теперь бывшего пивзавода, не представляло сложности.

Но угля заводу не выделили, пришлось топить дровами. А возить их надо было с гавани.

Туда проложили узкоколейку, для перевозки брёвен использовали тележки, на которых с пивзавода доставлялись по существовавшей узкоколейке до станции бочки с пивом. На разделку брёвен из цехов ежедневно выделялись бригады рабочих.

Некоторая разрядка тепловой «проблемы» наступила с пуском локомобильной установки, работавшей на Егоршинском угле.

Она дала пар для производственных нужд и отопления гальванического, термического и литейного цехов.

Вместе с этим решали и следующую проблему: как быстрее доставлять на территорию мотозавода различные грузы, которые поступали на предприятие.

Весной и осенью связь цехов, расположившихся в центре города и на территории пивоваренного завода, была особенно трудной. В городе, за исключением улицы им. Орджоникидзе, ни на одной из улиц не было твёрдого покрытия. В дни весенней и осенней распутицы руководство завода буквально хваталось за голову, когда требовалось доставить со станции или отправить какие-либо грузы. Часто приходилось посылать трактор за тем, чтобы привезти застрявшую по пути на завод автомашину. А грузов на завод поступало всё больше и больше.

Первоначально было принято решение продлить железнодорожный подъезд от диатомитового завода до мотоциклетного. Строительство железнодорожной ветки было начато в первые весенние месяцы 1942 года и закончено в ноябре этого же года. Однако обслуживать одной веткой два предприятия было чрезвычайно сложно. В ожидании, когда освободится путь, вагоны застревали на станции или на территории мотозавода буквально на десятки часов. Тогда было принято решение о строительстве отдельного железнодорожного пути. Трудились, не покладая рук, и работники конструкторского бюро и экспериментального цеха.

Из воспоминаний

**Бориса Владимировича Зефирова,**  
слесаря - сборщика, испытателя  
мотоциклов:

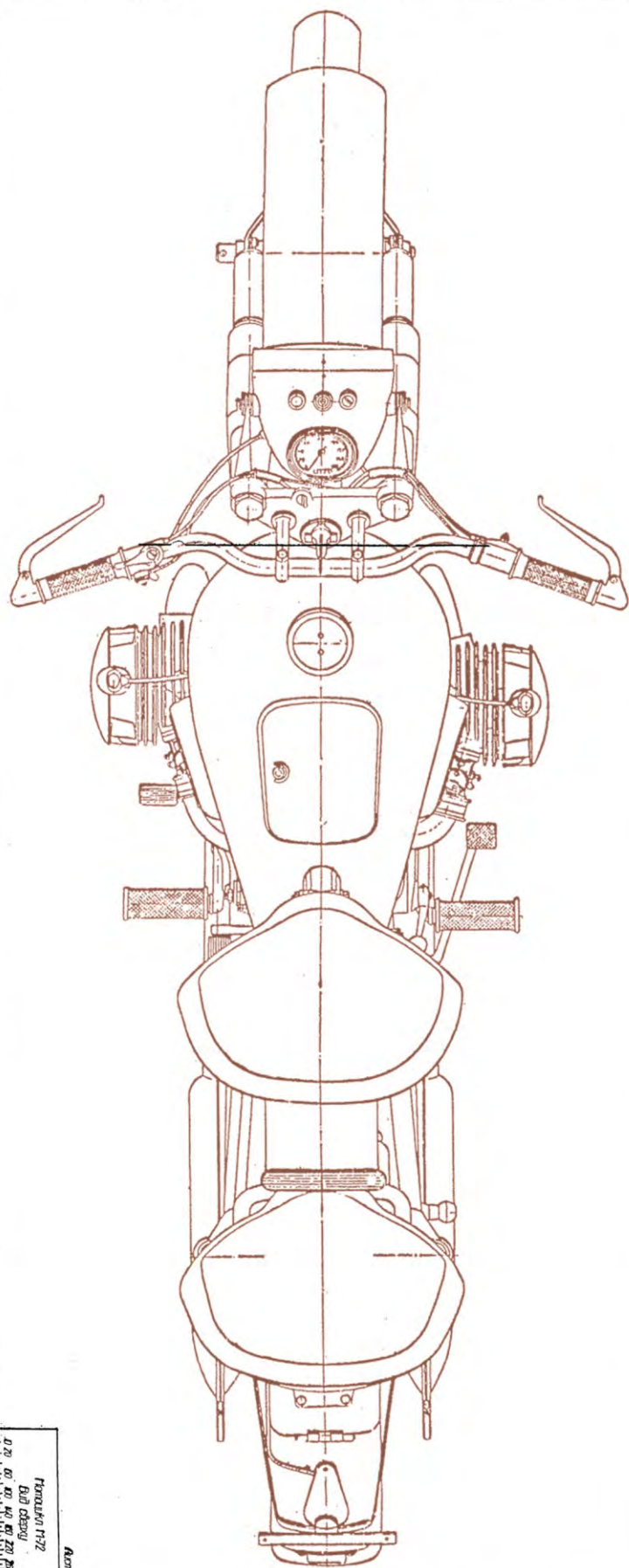
*«Конструкторское бюро и экспериментальный цех под руководством Н. П. Сердюкова искали возможность расширить свою деятельность, а для этого требовалось соответствующее помещение. И вот на улице Советской, 36 нашли бывшие склады без окон, без дверей, весь коллектив взялся приспособить их под служебное помещение. Для этого было затрачено немало усилий...» [50].*

Из воспоминаний

**Александра Миновича Фёдорова,**  
главного конструктора завода  
с 1946 - 1969 год:

*«Мы привезли весь архив отдела и с первых же дней взялись за работу. Надо было снабдить цехи технической документацией, наладить связи с заводами - поставщиками комплектующих изделий, согласовать с ними техническую документацию. Сразу же мы столкнулись с проблемой размножения чертежей. Светокопировальный аппарат не привезли из Москвы. Можно печатать на солнце, изготовив рамку со стеклом, но не было светочувствительной бумаги. Выход всё же нашли. Одновременно с архивом отдела была вывезена*





*фотолаборатория с аппаратами и большим количеством фотобумаги. Мы стали делать снимки с калек и размножать фотографии чертежей. Фотографии получались небольшими, но пока это нас удовлетворяло» [95].*

Конструкторскому бюро Ирбитского мотоциклетного завода было присвоено звание Центрального бюро по тяжёлым мотоциклам. Работниками было выполнено много экспериментальных работ по повышению проходимости мотоциклов в тяжёлых дорожных условиях. С последним эшелонem эвакуированного мотоциклетного завода в распоряжении работников предприятия на новом месте оказались 263 единицы металлообрабатывающего оборудования, девять прессов, два бездействующих молота, пятнадцать одношпиндельных автоматов.

Однако часть станков и приспособлений не были отгружены в Ирбит: литейное оборудование, прессы для холодной штамповки и вытяжки, молоты для горячей штамповки, не хватало металлообрабатывающих станков. Если к этому добавить, что для нового предприятия в городе не имелось производственных площадей, электроэнергии, тепла, воды, сжатого воздуха и других энергетических ресурсов, то становится ясно, что строительство завода в Ирбите многим казалось невозможным. Однако высочайшая ответственность и железная дисциплина помогали решать самые сложные вопросы.

## ГЛАВА 5

# ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВА

С первых дней размещения и запуска мотоциклетного завода перед руководством предприятия стояла сложная задача - сформировать в короткие сроки работоспособный коллектив для выполнения плановых заданий. Коллектив из очень разных людей, выходцев из разных городов и предприятий, с различным уровнем профессиональной подготовки и образованием, разных возрастов и этнической принадлежности.

В марте 1942 года Совет народных комиссаров СССР принял решение оставить мотоциклетный завод на Урале, в Ирбите. Приказом Наркомата среднего машиностроения предприятию была установлена программа выпуска мотоциклов - 15 000 машин в год.

Из воспоминаний  
**Александра Миновича Фёдорова**,  
главного конструктора завода  
с 1946 - 1969 год:

*«Администрация и партийная организация проявили заботу о том, чтобы как можно быстрее создать крепкий, спаянный коллектив. Основным костяком его были москвичи.*



*Немного людей к нам было направлено с харьковского завода «Серп и Молот». Но рабочих, особенно высокой квалификации, всё равно не хватало. В Ирбите, не имевшем кадров машиностроителей, невозможно было подобрать рабочих с необходимыми нам специальностями.*



*Принимали местных жителей с сокращавшего производства пивзавода, главным образом женщин и подростков. Первоочередной задачей стало - быстрее обучить их, как можно скорее загрузить работой станочный парк. Обучение развернулось прямо на рабочих местах. Учителями были наладчики, токари, слесари, мастера, техники и инженеры, прибывшие с заводом. Работать приходилось не менее 12 часов в сутки, а «учителям» - значительно больше. Ведь им надо было выполнять норму самим, обучать других, следить за теми, кто только-только встал к станку» [96].*

Около полутора тысяч рабочих было набрано на месте. Это были учащиеся ремесленных училищ, дети из местных детских домов, сельская молодёжь, женщины - домохозяйки и старики.

Из воспоминаний  
**К. Лушановой (Кузнецовой),**  
старшего мастера  
отдела технического контроля  
цеха № 5 в 1960-е годы:

*«Нас на участке было только трое, умеющих работать - это моя подруга Катя Людикова, с которой мы вместе приехали, производственный мастер Н. И. Седов и я. Остальных рабочих набрали из местных жителей - ирбитчан, в основном домохозяек. Их-то и обучали мы, самые в то время квалифицированные рабочие на участке сверловки. Наши рабочие - домохозяйки и подростки - быстро осваивали новые для них профессии, начинали выполнять норму. Многих из подруг и товарищей военных лет я помню. Да и как забудешь тех, с кем делился последним куском хлеба, с кем стоял плечом к плечу несколько лет?» [55].*



За станком.  
1942 год.  
Фото из архива  
Ирбитского  
историко-  
этнографического  
музея

Деревообработка.  
1942 год.  
Фото из архива  
Ирбитского  
историко-  
этнографического  
музея



Из воспоминаний

**Юлии Аркадьевны Иваницкой,**  
ветерана труда мотоциклетного завода:

*«Пришла я на завод, когда ему было чуть больше четырёх месяцев, - 7 февраля 1942 года. А до этого в январе был призыв: женщины - патриотки, идите на промышленное предприятие, заводу нужны рабочие. Несколько раз служащих и рабочих других учреждений посылали на завод работать по два-три дня. Я тогда работала воспитательницей в детском саду № 7.*

*В Ирбит была эвакуирована из Днепропетровска, как семья военнослужащего, 7 августа 1941 года. Итак, по призыву партии я стала работать на мотозаводе, не имея заводской специальности. Мужчины устанавливали станки и немедленно включали для работы. Постепенно здесь было налажено механическое производство.*

*Тяжёлое было время. От женщин и подростков зависело многое. Когда были собраны в феврале 42-го «первачи» (первые мотоциклы), то мы бегали на сборку и смотрели их. В нашем цехе всегда было холодно. В железных печках сначала сжигали деревянную упаковку, ящики, в которых были детали, приспособления, затем добывали топливо сами.*

*Постепенно на заводе налаживалась подготовка кадров, росла производительность труда. Я работала на разных должностях. Опорой были, конечно, москвичи и другие эвакуированные специалисты. И среди них много женщин. Например, Надя Раздобарина, эвакуированная с Московским мотоциклетным заводом, проработала в общей сложности 43 года на этом предприятии. Она научила мастерству окраски многих» [52].*





Доставка брёвен  
на ИМЗ. 1942 год.  
Фото из архива  
Ирбитского  
историко-  
этнографического  
музея

Из воспоминаний  
**Надежды Раздобариной,**  
мастера цеха лакировки:

*«Цеху покраски отвели чердачное помещение, бывшую зерносушилку, площадью не более 16 квадратных метров, с одним малюсеньким слуховым окошком под потолком.*

*Встать в этом «цехе» невозможно - овальный потолок был невысоким, красили детали сидя. Технического оборудования не было - красили все подряд детали кистями, а если кистей не хватало - тряпками или окунали детали в краску. Не было у нас и тёплых складских помещений. Детали лежали на улице. Зимой руки примерзали, пока донесёшь до чердака. Оттаивали возле печки, на печке и наверху барабана. Приходилось оттаивать и замёрзшую эмалевую краску.*

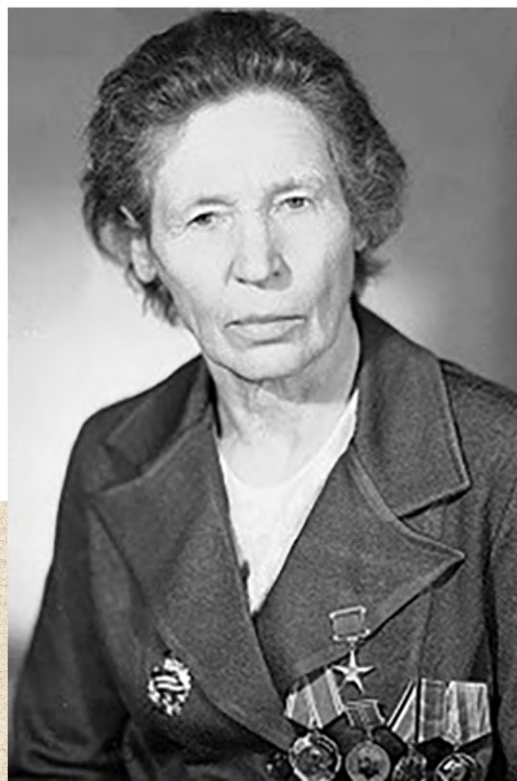
*Чтобы оттаять и высушить детали, нужно было тепло, а для тепла нужны дрова. Каждый день мы отправлялись на реку, вырубали из льда брёвна, тащили на себе или верёвками к заводу. Дрова из этих брёвен были сырыми, разгорались плохо. Движок еле работал, в помещении были вечные сумерки.*

*Да ещё отсутствовала вентиляция. От духоты, дыма, газа, запаха краски люди угорали до обморока. Выносили их на улицу, на ветерок. Ничего, приходили в себя и снова брались за кисть или тряпку. В то время в цехе работало всего 24 человека. Из них многие до приезда завода не имели понятия об окраске металлических поверхностей. Людей приходилось учить. Но жизнь шла вперёд...» [55].*

Из воспоминаний Героя  
Социалистического Труда  
**Августы Георгиевны Перцевой:**

*«Пришла я на мотоциклетный завод в моторный цех в марте 1942 года учеником слесаря - сборщика. - Присматривайся побыстрей, люди до зарезу нужны. Из местных ты первой женщиной - сборщицей будешь, - встретил мастер. Там устанавливали конвейер, а мы под руководством мастеров и наладчиков разбирали, промывали и вновь собирали двигатели, привезённые из Москвы. Это дало нам возможность изучить сборку всего двигателя. В мае я сдала экзамен на 4-й разряд, а в июне вместе с Раей Дубских была переведена в наладчики. Ходили в комбинезонах и в босоножках на деревянной подошве. А зимой, помню, носила бурки мужские 42-го размера и мужскую огромную телогрейку» [77].*

Когда потребовались мотористы на испытательную станцию, Августа Георгиевна, не колеблясь, пошла на эту тяжёлую работу. Одному человеку трудно было обслуживать стенды, поэтому приходилось работать вдвоём. На двоих - восемь стендов. Сначала обкатают один двигатель и сами же тащат его к промывочным ваннам. Пока промоют в холодном бензине - пальцы оледенеют. Трудилась Августа Георгиевна добросовестно, по несколько суток не выходила на проходную: бросит на верстак телогрейку, поспит три-четыре часа и вновь на сборку, обкатывать двигатели.



**Герой  
Социалистического Труда  
Августа Георгиевна Перцева**

На завод рабочие приходили в семь часов утра, а возвращались домой в два-три часа ночи, чтобы немного отдохнув, снова идти на завод. Недосыпали, недоедали, замерзали... Только первое воскресенье месяца давалось для отдыха, а потом снова напряжённая работа с небольшими перерывами. В конце месяца завод переходил на казарменное положение, и тогда работники жили и трудились в цехах. А работа тяжёлая, всё приходилось делать вручную и на неокрепших руках носить собранные двигатели.



Из биографии

**Николая Петровича Молодцова,**  
кавалера ордена Трудового Красного  
Знамени:

*«Коле Молодцову шёл только  
тринадцатый год, когда в Ирбите  
появился мотоциклетный завод,  
эвакуированный из Москвы. Подростки  
из детского дома, где воспитывался  
и Молодцов, с жадностью ловили  
каждое слово о заводе. Хотелось самим  
увидеть, как делают мотоциклы  
и прокатиться на машинах с ветерком  
по улицам города.*

*А ещё больше хотелось самим делать  
быстроходные мотоциклы.*

*Детдомовцы, узнав, что на  
предприятии испытывается острая  
нужда в рабочей силе, стали всё  
настойчивее просить своих  
воспитателей, чтобы их определили  
на завод.*

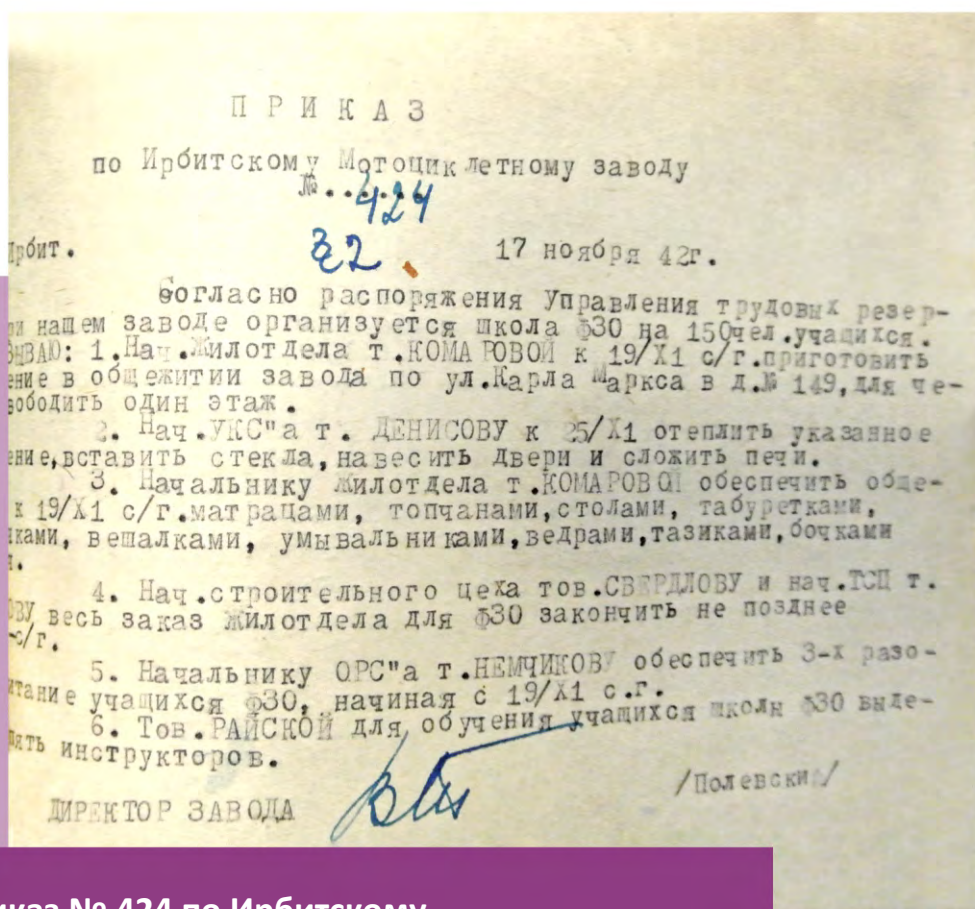
*- Завод - не детсад, там надо  
работать и не как-нибудь,  
а по-мужски, - говорили воспитатели.  
- Ну и что? И мы будем работать  
по-мужски...*

*Ребят приняли на завод. В числе  
их был и Коля Молодцов. Паренька  
определили учеником электрика.  
Всё для него было ново, интересно.  
- Моторный цех - это сердце завода,  
а сердце работает при помощи  
электроэнергии, - говорили седоусые  
мастера. - Не забывай, где  
работаешь...»*

И Николай не забывал. Он был  
старательным учеником, всё чаще  
заглядывал в учебники, читал  
литературу. Стремление мальчика  
к знаниям было замечено в цехе.  
Поэтому при первой же возможности  
Николая Молодцова определили  
на учёбу при заводе [33].

Сборка мотоцикла М-72





**Приказ № 424 по Ирбитскому  
Мотоциклетному заводу от 17 ноября 1942 года.  
ГКУСО «ГА в г. Ирбите». Ф.Р-628. Оп. 1. Д. 498.  
ЛЛ.1**

Для подготовки кадров в школах города были организованы кружки по изучению слесарного и токарного дела. В ноябре 1942 года на базе мотоциклетного завода была открыта школа фабрично-заводского обучения (ФЗО) на 150 учащихся. В 1942 - 1943 годах всех семиклассников передали в школы фабрично-заводского обучения для подготовки к работе на заводах и фабриках. Так 13-14-летние дети встали у станков, заменив взрослых рабочих, которые ушли на фронт. Голодные, раздетые, но не сломленные духом, дети помогали фронту одолеть противника.

Из воспоминаний  
**Геннадия Васильевича Шипицына**,  
начальника технической части  
инструментального цеха № 15:

*«После зимних каникул с нового 1942 года одновременно с учёбой к нам в класс приходил инженер И. И. Маргулис, проводил занятия, знакомя нас с профессиями токаря, фрезеровщика; на практику ходили в цеха завода ИМЗ. Закончили 7 класс в мае 42 года досрочно, сдали экзамены, получили аттестаты об окончании неполной средней школы.»*





Из ремесленного училища - на завод

*С 1 июня большинство из класса распределили на работу на заводы АПЗ, ИМЗ.*

*Работали в цехе в основном подростки от 13 до 16 лет, а мастерами были эвакуированные москвичи. Много ребят пришло из ремесленных училищ. Они жили в общежитии» [99].*

Из воспоминаний

**Надежды Макаровой (Дудиной),**  
начальника цеха коробки передач  
в 1960-е годы:

*«Я попала в ремесленное училище города Красноуральска чуть ли не в первые дни войны.*

*Вернулась в Ирбит только осенью, в сентябре 1942 года.*

*Получила назначение на мотоциклетный завод, эвакуированный сюда из Москвы.*

*Было мне тогда шестнадцать лет.*

*Поставили на зубодолбёжный станок, который я почти не знала.*

*Полученные в ремесленном знания мне очень помогли. Освоила станок гораздо быстрее, чем те, кто не учился.*

*Тяжело только было с переналадкой, станков не хватало, а операций много, вот и переналаживали для каждой операции, для каждой детали. Детали, годные к термической обработке, складывали в вещевой мешок, и наша диспетчер Тоня Красулина (сейчас она А. М. Костенко) взваливала мешок на плечи и, утопая в грязи, если дело было весной или осенью, или в снегу зимой, тащила детали на себе чуть ли не за километр. Так путешествовать ей приходилось не один раз в день. Всё выдержали хрупкие девичьи плечи, всё вынесли!*

*Пятьсот коробок передач мы сдали в срок, выполнили фронтовое задание, и опять наступили будни - двенадцать часов уже казались нам не такими тяжёлыми...» [55].*

Нетрудно представить, как подростки невысокого роста выглядели рядом со станками. Чтобы дотянуться до ручек и кнопок, приходилось подставлять деревянные ящики. Так делали сотни и сотни заводских мальчишек и девчонок той поры. Особенно трудно приходилось подросткам в ночную смену. Случалось - засыпали стоя, прямо на рабочем месте. И только «ласковые» подзатыльники мастера спасали от возможной травмы.

**УЧАЩИЕСЯ РЕМЕСЛЕННЫХ, ЖЕЛЕЗНО  
ДОРОЖНЫХ УЧИЛИЩ И ШКОЛ ФЗО!  
СЛЕДУЙТЕ ПРИМЕРУ ГЕРОЕВ ФРОНТА!**



**В СОВЕРШЕНСТВЕ ОВЛАДЕВАЙТЕ  
МАСТЕРСТВОМ, ПОВЫШАЙТЕ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА!**



Долго ещё главной мечтой у ребят того поколения была одна: отоспаться и поесть вволю - для юного организма норма - восемьсот граммов хлеба, причитавшегося работнику по карточке, была очень скудной. Несмотря на все трудности, все хорошо понимали: идёт война и нужно трудиться, чтобы помочь фронту.





**Хомутов  
Анатолий Степанович.  
Почётный гражданин  
города Ирбита**

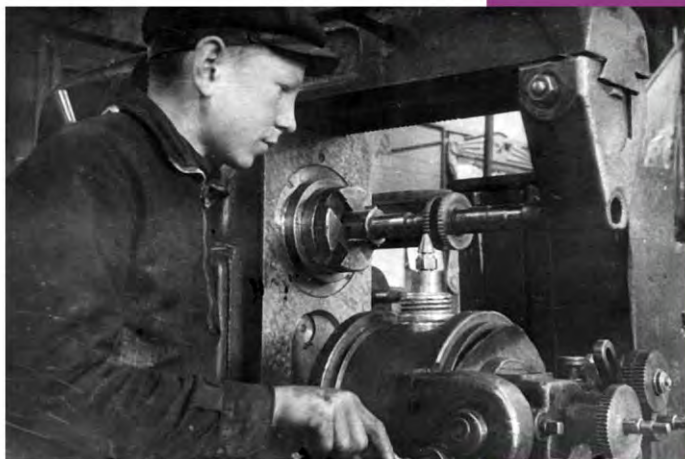
В июне 1942 года пришёл работать на мотоциклетный завод учеником электросварщика в рамно-сварочный цех 16-летний

**Анатолий Степанович Хомутов,**  
Почётный гражданин города Ирбита.

*«Работая сварщиком и повышая знания у хорошего специалиста Василия Ивановича Каткова, я стал паспортистом - электросварщиком», - вспоминал Анатолий Степанович [12].*

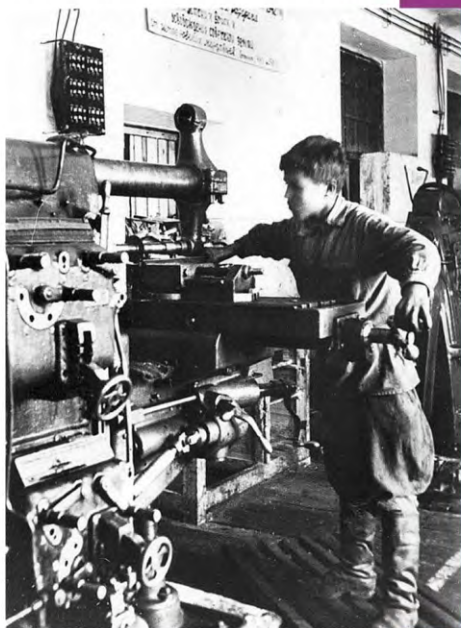
И в этом большую роль сыграл случай. Как-то по улице Площадной (ныне ул. Азева), где он проживал, среди пацанов прошёл слух, что на недавно эвакуированном из Москвы мотозаводе «дают омлет». В голодные военные годы омлет был почти роскошью. Так и получилось, что молодой Анатолий Хомутов пришёл на мотозавод «за омлетом».

На заводе его определили работать учеником сварщика и уже в 1944 году доверили исключительно сложную работу - варить самые ответственные швы каркаса производственной котельной на высоте 9 метров. Следует учесть, что к сварочным аппаратам допускают только при достижении восемнадцати лет, а чтобы стать паспортистом - необходима длительная практика или какой-то особый дар. Юные рабочие рано выросли и набирались опыта и чувства ответственности за свою работу. Время летело быстро. Анатолий стал, как говорят, заправским паспортистом - электросварщиком. Любую работу выполнял быстро и качественно. Знал Анатолий Степанович, к чему может привести даже маленькая оплошность, ошибка.



Из биографии **Владимира Александровича Соковикова**, слесаря, рационализатора, кавалера орденов Ленина и Трудового Красного Знамени, заслуженного машиностроителя СССР:

*«В июле 1942 года учеником слесаря - лекальщика приступил к работе пятнадцатилетний Владимир Соковиков, воспитанник Ирбитского детского дома № 4.*



### Трудовые будни в военное время



*Вокруг ни родных, ни знакомых, ни жилья, ни копейки в кармане. Так началась самостоятельная жизнь Владимира.*



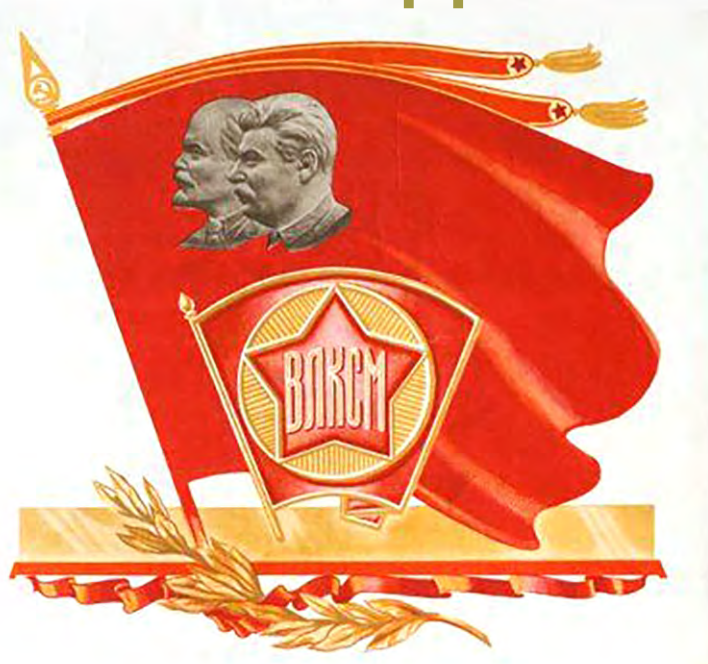
*В общежитии по улице Орджоникидзе, 64 пареньку дали место и он приступил к работе. После продолжительных смен возвращаться в общежитие приходилось за полночь, автобусного движения в городе не было, а дороги по весне и осени раскисали так, что невозможно было пройти. Поэтому в слякоть, в студёные зимние ночи, после 12-часовой смены Володя иногда спал в цехе, находя тёплое место возле печек. Однажды Володя заснул от усталости так крепко, что не почувствовал обморожения, застудил ногу. Доктора не смогли её спасти, пришлось пережить ампутацию конечности.*

*Так в семнадцать лет Володя стал инвалидом. Однако на беде не зациклился, духом не упал, как бы тяжело ни приходилось. Его окружили заботой друзья и Володя, судьбе наперекор, трудился не меньше, чем раньше, стараясь внести свой вклад в наибольший выпуск мотоциклов для фронта» [43].*

Некоторые сдавались - здоровье подводило, уходили. На их место вставляли новые бойцы трудового фронта, и подросткам приходилось иногда обучать людей старшего возраста. Так в годы войны тринадцати - шестнадцатилетние мальчишки и девчонки, маленькие граждане нашей великой страны, становились взрослыми, взваливали на свои детские плечи недетскую работу, заменяли у станков своих отцов и братьев. Вместе со всем народом они ковали победу над врагом.

Другие учебные заведения Ирбита тоже готовили рабочих для ИМЗ. В 1920-х годах в Ирбите работала школа ремесленных учеников, где обучали слесарному, долбёжному и швейному делу. В феврале 1945 года школа была преобразована в ремесленное училище под № 41 (РУ-41). Это учебное заведение находилось в здании по улице Пролетарской, 1. Здесь готовили работников, в основном, для Ирбитского мотоциклетного завода. В 1943 году Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление «Об обучении подростков, работающих на предприятиях». Вскоре после принятия постановления всюду стали создаваться школы рабочей молодёжи (ШРМ). Такая школа была открыта и на Ирбитском мотоциклетном заводе. Работникам представилась возможность получить среднее образование без отрыва от производства. В отчёте о работе мотозавода за 1942 год отмечалось, что на предприятии работает 325 подростков до 16 лет и 437 - до 18 лет. На 1 января 1943 года численность работников составила 2055 человек, в том числе 1396 рабочих, 89 учеников. Так, шаг за шагом решалась проблема кадров.

## ГЛАВА 6

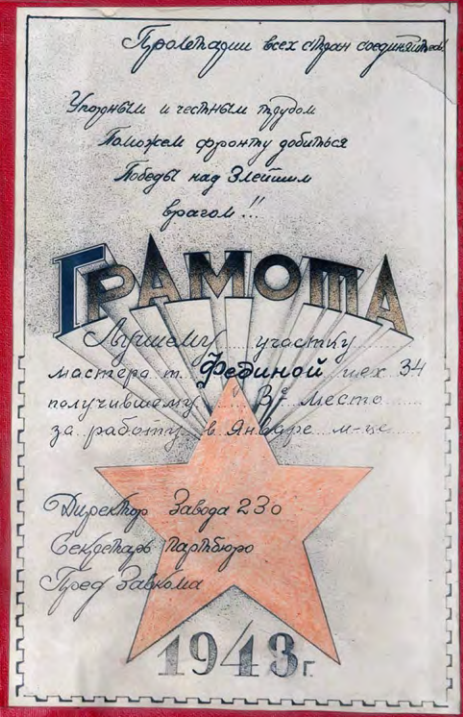
КОМСОМОЛЬСКО-  
МОЛОДЁЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Весной 1942 года по всей стране развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование за помощь фронту, сыгравшее огромную роль в повышении производительности труда и увеличении выпуска военной продукции. В трудные годы Великой Отечественной войны в тылу стали возникать фронтовые бригады.





Члены бригад выполняли и перевыполняли нормы и задания, замещая тех, кто ушёл на фронт. Новая форма соревнования быстро распространилась на многие трудовые коллективы страны.



С первых дней обустройства мотоциклетного предприятия в Ирбите зародилась и его комсомольская организация.

Рабочая молодёжь объединялась в комсомольско - молодёжные бригады. Между цехами разворачивались соревнования за звание фронтовых бригад. Повышенные обязательства по увеличению норм выработки, снижению брака на производстве брались на общезаводских митингах, рабочих собраниях по цехам, сменам. О том, какую большую работу вели коммунисты и комсомольцы завода в становлении комсомольско - молодёжного движения, формирования фронтовых бригад, можно проследить по рассказам очевидцев и архивным документам.

Первым комсомольским вожаком на заводе стала Марина Ульяева [103]. Окончив до войны Ирбитскую среднюю школу № 1, Марина поступила учиться в Свердловский индустриальный институт на специальность инженера-технолога. Однако война круто изменила её планы. Всего два года проучилась Марина в институте и одновременно с учёбой закончила курсы медсестёр. Пришла молодая девушка работать в ирбитский госпиталь, а в 1942 году перешла на эвакуированный из Москвы завод, считая, что здесь она ближе к фронту. В коллективе быстро заметили умную, деловую девушку и избрали Марину секретарём комсомольской организации.





Токарь - стахановец  
Мария Александрова

## Забота о молодых рабочих

В цехе Ирбитского завода, где начальником тов. Требушной и председателем профсоюзного комитета тов. Половинкин, проявляется большая забота о материально-бытовом положении молодых рабочих. Недавно многим были выданы теплые куртки, обувь, верхние рубашки, валенки. Семьям фронтовиков будут привезены дрова.

На такую заботу молодежь отвечает хорошими делами. По инициативе комсомольской организации в цехе создана комсомольско-молодежная бригада, командиром которой назначен мастер тов. Широков. Бригада взяла обязательство помочь молодым рабочим, не имеющим разрядов, освоить профессию и к 5 декабря получить разряды. Бригада надеется, что руководители цеха поддержат ее инициативу и помогут выполнять свои обязательства.

**М. Александрова.**  
*Токарь-стахановец.*

„КОММУНАР“

## Держи слово, данное Сталину!

### Помогаю мужу-фронтовику

Я обещала товарищу Сталину работать за двоих. Слово свое держу крепко. Нормы выполняю не меньше чем на 200 процентов. Даю и по две с половиной и три нормы. Бывает, что и сутками не ухожу от станка.

В июле создалась угроза срыва программы. Необходимо было срочно изготовить одну очень важную деталь. 8 суток работала, не выходя из цеха. За восемь дней выполнила месячную программу.

6 сентября, в честь Между-

народного Юношеского Дня, я дала 305 процентов задания.

Станок свой изучила и могу на нем обрабатывать любую деталь. Кроме того, могу работать на сборке. В сентябре без отрыва от производства освою еще одну сложную профессию.

Обещаю работать еще лучше, добьюсь ежедневной выработки не ниже, как на 300 процентов. Стахановским трудом буду помогать мужу и братьям-фронтовикам громить ненавистного врага.

*Токарь М. Александрова.*



В 1942 году в газете «Коммунар» была напечатана заметка «Забота о молодых», в которой рассказано, что на мотоциклетном заводе в одном из цехов молодым рабочим выданы тёплые куртки, обувь, верхние рубашки, валенки. На эту заботу они отвечают хорошими делами, в частности, в цехе создана комсомольско - молодёжная бригада. Автор этой заметки - токарь Мария Александрова - просила администрацию цеха поддержать инициативу молодых, решивших помочь новичкам быстрее освоить профессии.

Организация комсомольско - молодёжных бригад на Ирбитском мотоциклетном заводе зародилась в моторном цехе. 15 августа 1943 года среди коллектива разнеслась весть: на участке картеров моторного цеха создана первая комсомольско-молодёжная бригада из 12 мальчишек и девчонок в возрасте 14-15 лет. Бригаду возглавила Мария Александрова.

Члены бригады взяли повышенные обязательства и призвали молодёжь завода:

*«Выполнить норму каждого не менее, чем 200%, обучиться в короткий срок смежной профессии и овладеть многостаночным обслуживанием, ликвидировать брак в работе и выдавать продукцию только хорошего и отличного качества. Следуйте нашему примеру! Будем бороться за звание фронтовых бригад!» [55].*

Этот призыв нашёл горячий отклик. Вскоре уже тринадцать бригад боролись за право называться «фронтовыми».

Трудовая биография Маши началась с 14 лет, когда погиб в крушении поезда её отец. Вначале Мария работала на железной дороге - помогала отцу принимать и отправлять поезда, а вечерами бегала в школу, затем учёба в финансовом техникуме на вечернем отделении. После окончания техникума Мария была направлена в Москву, в научно - исследовательский институт. В 1940 году вышла замуж за офицера Советской Армии. В самом начале войны муж ушёл на фронт, а Маша эвакуировалась на Урал, на Ирбитский мотоциклетный завод. Девушка быстро влилась в трудовой коллектив, получила специальность токаря, а в сентябре 1942 года уже писала в местной газете «Коммунар»:

*«Я обещаю товарищу Сталину работать за двоих. Слово своё держу крепко. Нормы выполняю не меньше, чем на 200%. Даю и по 2,5 и по 3 нормы. Бывает, что и сутками не отхожу от станка. В июле создавалась угроза срыва программы. Необходимо было срочно изготовить одну важную деталь. Восемь суток работала, не выходя из цеха. За 8 дней выполнила месячную программу. Свой станок я хорошо изучила и могу обработать любую деталь. Обещаю работать ещё лучше, добьюсь ежедневной выработки не ниже как 300%. Стахановским трудом буду помогать мужу и братьям - фронтовикам громить ненавистного врага» [103].*

Три брата Марии погибли на фронте, старший брат был тяжело ранен и скончался в 1954 году, с мужем Мария потеряла связь в годы войны. Мария не только усердно трудилась, но и заботилась о том, чтобы молодёжь не опускалась, все были подтянутыми и аккуратными. В бригаде ввели строгий распорядок. После работы Маруся забирала всех в лес кататься на лыжах.

Эти походы помогали сохранять бодрость и хорошее настроение.

Из воспоминаний М. Александровой: *«Разучивали песни, пляски. В цехе холодина, «кишка кишке протоколы пишет», а ребята поют песни, учатся танцевать. И не беда, что на тебе тяжёлые ботинки с деревянными подошвами, а девушки в диагональных платьях и ватниках. Все эти затеи не были пустым развлекательством. Это спланивало ребят в дружный коллектив, помогало жить, вселяло веру в победу, а главное - помогало оставаться человеком, несмотря ни на какие невзгоды и лишения»* [103].

В ноябре 1943 года Мария Александрова представляла Ирбит в делегации трудящихся Свердловской области, удостоенных права побывать на фронте в 10-м гвардейском Уральском Добровольческом танковом корпусе.



После приезда Александровой с фронта, её бригада высвободила из своего состава часть членов, отправив их работать на другие участки. Остальные 6 человек этой бригады обслуживали все свои 27 станков и стали работать ещё лучше. Токари и фрезеровщики стали обслуживать по 2 станка, сама Мария - 3. Разработав чёткий график и пересмотрев организацию труда, бригада вдвойне стала перекрывать нормы. А через год члены бригады Надя Малютина и Валя Вятчина обслуживали уже по 7 станков.



Неоднократно выступала Мария на комсомольских собраниях и в молодёжных бригадах, что привело к новому подъёму комсомольско - молодёжного движения на заводе.

Два-три раза в месяц выходила заводская стенная газета «Мотоцикл». О трудовых успехах, о недостатках, мешавших работе, рассказывали «молнии», «боевые листки»,

участковые стенные газеты. Вот, например, содержание «молнии», выпущенной 4 марта 1944 года:

**«Молния!»  
Специальный выпуск  
стенной газеты номер два.  
Бьём тревогу!**

*План перевода цехов в новый механосборочный корпус под угрозой срыва. Первый этап монтажных работ позорно отрывается от графика, утверждённого директором завода, в результате бездействия аппарата снабжения завода.*



Комсомольско - молодёжная бригада М. Александровой.

На снимке (слева направо):

1-й ряд - Петя Басанов, Костя Бельков, Гена Мильков, Надя Малютина.

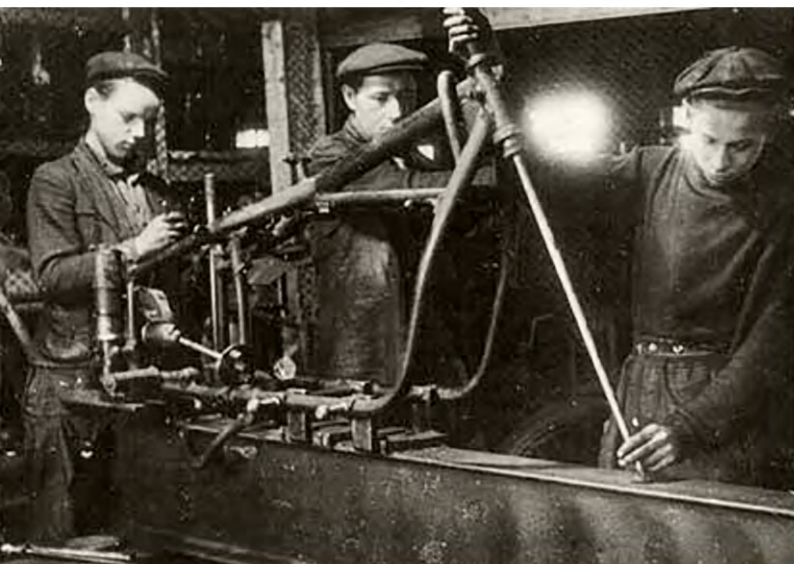
2-й ряд - Валя Вятчина, Маруся Александрова, Павел Жиликов

В военное время использовались все формы агитационной работы. Почти половина коммунистов в те дни были агитаторами. На заводе действовало восемнадцать агитколлективов. Беседы проводили чаще всего прямо в цехах в короткие минуты отдыха. Читали последние сообщения Советского информбюро, рассказывали о работе цехов и задачах коллективов. Наиболее подготовленные члены партии входили в состав заводской группы докладчиков. Использовала партийная организация и различные формы наглядной агитации.

*Заместитель директора тов. Неженцев, начальник отдела снабжения тов. Светлов, начальник Свердловской группы отдела снабжения... От Вашей оперативности зависит поставка в установленные сроки трактора, бензина, лесоматериалов, электроаппаратуры, тросов, верёвок, трансформаторного масла. Коллектив завода требует чётко выполнить приказ директора! Помните - без верёвки станки не тронутся с места. Без тракторов, тросов и домкратов станки не будут переведены в новый корпус» [103].*



Серьёзно относилась к комсомольским делам и дирекция завода. Регулярно, раз в месяц, бригады комсомольско - молодёжных бригад отчитывались перед дирекцией и партийным комитетом. Они могли в любое время прийти со всеми своими вопросами к директору завода **Макарову Александру Максимовичу**. И не было случая, чтобы он не помог, не поддержал комсомольцев.



*Александр Максимович Макаров был директором завода с 26 июля 1943 года по 14 сентября 1948 года. Руководители и рабочие за глаза звали Александра Максимовича «Батя».*

*В тяжёлое военное время случались перебои с выплатой заработной платы. Когда к директору приходили с просьбой выдать деньги, он выворачивал свои карманы, собирал деньги в заводоуправлении у руководителей отделов и раздавал рабочим [42].*

В феврале 1944 года на совещании командиров комсомольско - молодёжных бригад было принято постановление о распространении опыта работы бригады Марии Александровой, учреждено переходящее Красное Знамя дирекции завода и комитета ВЛКСМ (Всесоюзный Ленинский коммунистический союз молодёжи). В мае того же года первое место по мотоциклетному заводу завоевала бригада Марии Александровой, выполнившая задание на 368 %, и первой на заводе завоевала почётное право называться «фронтовой». А вот что писалось в «Боевом листке» № 3 от 29 апреля 1944 года: «Бригада т. Александровой - 368%, Шишкова - 154%, Михайлова - 137% - все из цеха № 10, Кряпковой - 131% - цех 12» [14].





1944 год. Алла Дмитриевна,  
Саша, Лена,  
Александр Максимович  
Макаровы



Директор  
Александр  
Максимович  
Макаров с  
рабочими ИМЗ



Дважды Герой  
Социалистического  
Труда  
А. М. Макаров



В 1944 году на предприятии насчитывалось 19 комсомольско - молодёжных бригад, из них - одна комсомольско - молодёжная смена.

Из воспоминаний **П. Пястолова**, бригадира комсомольско-молодёжной бригады в 1944 году, секретаря партийной организации ремонтно - механического цеха в конце 1960-х годов:

*«В 1943 году по инициативе секретаря партийной организации цеха Пущина Серафима Ефимовича, коммуниста Михаила Омбражевича, заводского комсомольского секретаря Лизы Фёдоровой в цехе была создана комсомольская организация. Первыми приняли в комсомол Юру Маненкова, Сашу Зютина, Бориса Левичева и меня. Из всего, что нам тогда приходилось делать, запомнилось создание библиотеки. Местом библиотеки была садовая беседка. Собрали мы десятка два книг. А читателям наказ давали - взял одну книгу, сдашь две. И приносили - библиотечка пополнялась. Не забылось и то, как мы в 43-м году собирали масло из картеров недействующих и неустановленных станков, чтобы смазать действующее оборудование. А потом как дети радовались, когда на завод пришла цистерна с маслом из Грозного. Помню и другое. Встал локомотив (а это бывало не раз), который питал энергией весь завод.*

*Так нам, ремонтникам, пришлось день и ночь дежурить. Ремонтировали. Домой не уходили, пока не убеждались в том, что энергетическое «сердце» завода работает ровно. Вместе с нами «лечили» локомотив и главный инженер, и начальник цеха. В 1944 году мы сколотили в цехе комсомольско-молодёжную бригаду. И хоть были мы ремонтниками, нам приходилось, помимо своей работы, выполнять и прямые производственные задания. Мы делали для восьмого цеха карданный вал и вилку кардана» [44].*

Из воспоминаний **А. Лиханова**, начальника рамно-прессового цеха конца 1960-х годов:

*«В нашем цехе хорошо работала комсомольско - молодёжная бригада на механическом участке, руководимая наладчиком Ю. М. Сутягиным. Юрий Михайлович прошёл путь от шестнадцатилетнего мальчика - ученика. Работал он и наладчиком, и мастером. В 1945 победном году его бригада вместе с бригадами М. С. Александровой и Н. Ф. Столбцова занимала третье место во Всесоюзном соревновании комсомольско - молодёжных бригад» [55].*





По итогам мая 1944 года на областных соревнованиях среди 11 300 комсомольско - фронтовых бригад все три призовых места заняли ирбитчане. Первое и третье места были присуждены бригадам Ирбитского стекольного завода под руководством Анфисы Васьковой и Антонины Фёдоровой, а второе место завоевала бригада Марии Александровой с Ирбитского мотоциклетного завода. Мария Степановна Александрова, первая из комсомольцев, получила орден «Знак Почета» в 1944 году. Из трудового коллектива 19 работников Ирбитского мотоциклетного завода удостоились правительственных наград за повседневную ударную работу и самоотверженную помощь фронту. Дружный заводской коллектив, где немалую роль играли комсомольско - молодёжные бригады, неоднократно завоёвывал переходящее Красное Знамя [91].

Так, в «Боевом листке» № 5 от 12 мая 1944 года, специальном выпуске стенгазеты парткома, комитета ВЛКСМ и дирекции завода, отмечалось:

*«Решением Обкома ВКП/б/ за перевыполнение производственного плана апреля месяца коллектив завода удостоен высокой награды - переходящее Красное знамя 3-й гвардейской Волновахской стрелковой дивизии оставлено нашему заводу».*

В июне 1944 года городу Ирбиту было присуждено переходящее Красное Знамя 10-го Гвардейского Уральского Добровольческого танкового корпуса, а знамя 3-й Волновахской дивизии вновь оставлено за заводом, что привело к новому подъёму комсомольско - молодёжного движения на предприятии.

К концу 1944 года на заводе уже насчитывалось 43 комсомольско - молодёжных бригады, 20 из которых были «фронтовыми» [3].

В военные и послевоенные годы не было ни одного важного вопроса, связанного с ростом и укреплением завода, с заботой о жизни членов коллектива, которым бы не занимались коммунисты.

К примеру, в 1944 году на партийном собрании, проходившем под лозунгом: «Хорошее питание - это успешная работа!», коммунисты вели большой разговор о создании собственной продовольственной базы. Осенью, благодаря мероприятиям, намеченным по итогам собрания, подсобное хозяйство завода собрало 341 тонну картофеля, 154 тонны капусты. Семьи фронтовиков и члены коллектива полностью были обеспечены этими продуктами. Для укрепления продовольственной базы предприятия и бесперебойной работы заводской столовой с индивидуальных огородов

заводчан было получено 750 тонн картофеля и овощей.

Молодые рабочие, трудившиеся наравне со взрослыми по 12-16 часов, в свободное время успевали ходить в местный госпиталь, где помогали раненым быстрее поправиться: стирали бинты, писали письма домой, показывали номера художественной самодеятельности.

Много славных дел на счету фронтовых комсомольско-молодёжных бригад Ирбитского мотоциклетного завода. Самоотверженная работа, высокая производственная дисциплина, повседневное рационализаторство и изобретательство, максимальное использование техники, совмещение профессий и товарищеская взаимопомощь в условиях развития социалистического соревнования в стране обеспечивали бесперебойное снабжение Красной армии военной продукцией.



Смелость немецким оккупантам!

# МОЛНИЯ

Специальный выпуск стенгазеты

№ 37

понеделник

30 октября 1944 г.

**Привет лучшим людям завода,  
удостоенным правительственных наград!**  
*Указом правительства за повседневную  
тахановскую работу по усилению помощи  
бронту лучшие люди нашего коллектива  
награждены орденами и медалями.*

Директор нашего завода т. МАКАРОВ Александр Максимо-  
вич награжден орденом Трудового Красного Знамени.

**Орденом Красной Звезды награждены:**

Островский Иосиф Александрович — кузнец-наладчик цеха № 4

Рожков Владимир Алексеевич — начальник цеха № 10

Сердюков Николай Петрович — главный конструктор

Шаршаев Михаил Павлович — начальник ОТК

**Орденом Знак Почета награждены:**

Александрова Мария Степановна — наладчик цеха № 10

Кульпин Сергей Иванович — гл. инженер завода

Федоров Александр Минич — зам. гл. конструктора

Шишков Павел Яковлевич — нач. участка цеха № 10

Керчикер Валерий Иванович — б. нач. techчасти цеха № 10

Окунов Игорь Иванович — ведущий конструктор

**Медалью за трудовую доблесть и трудовое отличие награждены:**

Богатов Александр Сергеевич — начальник цеха № 6

Катков Василий Иванович — эл. сварщик цеха № 5

Некрасов Арсений Арсентьевич — б. мастер участка цеха № 10

Сушанский Григорий Маркович — начальник цеха № 9

Головкин Дмитрий Семенович — сварщик цеха № 3

Кириллин Алексей Николаевич — начальник участка цеха № 9

Раскин Виталий Борисович — начальник цеха № 5

Сапронов Лев Васильевич — токарь цеха № 7

*Весь коллектив завода поздравляет Вас с высокими наградами и желает Вам  
льнейших успехов в повседневной работе.*

Товарищи рабочие, ИТР и служащие завода! Ознаменуем получение правитель-  
ственных наград лучшими людьми нашего завода новыми производственными побе-  
дами в деле выполнения государственного плана.

**Все для фронта, все для победы!**



## ГЛАВА 7

# ИРБИТСКИЕ МОТОЦИКЛЫ НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

Отсутствие железных дорог в направлении боевых действий на фронтах Великой Отечественной войны, необходимость подвоза снабжения определили важную роль мотоциклетного транспорта в наступательных операциях победоносной Красной армии. Мотоциклетные подразделения, обладая большой подвижностью и огневой мощностью, совместно с танковыми частями наносили серьёзные удары по противнику, нарушая его коммуникации. Они применялись не только как средство передвижения, связи, разведки, но также для удержания и закрепления захваченной у противника местности и самостоятельных действий на флангах противника. Решающую роль в успехе мотострелковых соединений сыграл настоящий «железный конь» - мотоцикл М-72, чьё становление в строй проходило в разгар кровопролитных боёв первых месяцев войны.

Правительство Советского Союза поставило задачу руководству Ирбитского мотоциклетного завода - в ближайшие сроки наладить производство мотоциклов для фронта.



Нехватка квалифицированных кадров, отсутствие транспорта, топлива, источников электроэнергии, суровая зима - всё это требовало максимальных усилий первых мотозаводцев в выполнении правительственного задания. При эвакуации завода в Ирбит вместе с оборудованием было отгружено всё незавершённое производство. В город прибыло большое количество как собранных двигателей, коробок, так и обработанных деталей. Как только на площадях пивоваренного завода кое-как разместились цехи мотоциклетного, а часть рабочих освободилась от разгрузки оборудования, началась сборка мотоциклов из имеющегося задела.



Ирбит. Эшелон мотоциклов  
отправляется на фронт

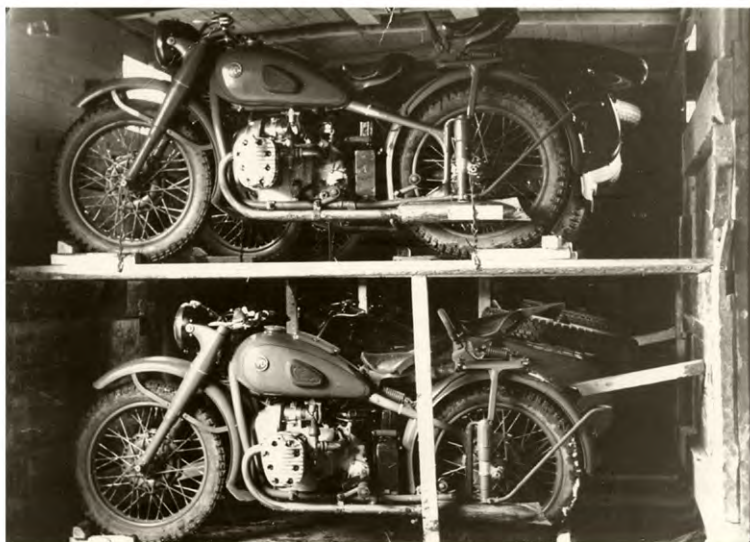
Из воспоминаний **Александра  
Миновича Фёдорова**,  
главного конструктора завода  
с 1946 по 1969 год:



*«В феврале 1942 года заводской коллектив собрался на митинг. - Товарищи! Советские войска благодарят вас за то, что сегодня вы отправляете на фронт первый эшелон мотоциклов! - сказал представитель военного ведомства. - Спасибо вам за ваш героический труд! Дружное «ура!» разнеслось вокруг» [95].*



Первый эшелон мотоциклов был собран и отправлен на фронт уже в феврале 1942 года. Если днём основания Ирбитского мотоциклетного завода принято считать **21 октября 1941 года**, то **25 февраля 1942 года** - дата начала выпуска продукции на предприятии.



Всего в 1942 году на фронт было отправлено 1600 ирбитских мотоциклов. Неслучайно группу работников мотоциклетного завода наградили орденами Красной Звезды.

Привезённых из Москвы деталей хватило на полтора года работы. Со второго полугодия 1943 года ирбитчане начали собирать мотоциклы из собственных деталей.

Из воспоминаний

**Бориса Владимировича Зефирова,**  
слесаря - сборщика, испытателя мотоциклов:

*«Ещё в июле сорок второго в Ирбите изготовили первый двигатель новой модели. В августе того же года этот двигатель установили в серийную экипажную часть и отправили в испытательный пробег вместе с М-72. «Семьдесят вторую» вёл механик экспериментальной мастерской Борис Зефирова, а опытную машину - разработчик нового двигателя Игорь Окунев. Испытания проходили по маршруту Ирбит - Тюмень - Ирбит. М-75 показал ряд преимуществ и зарекомендовал себя с положительной стороны. Красной армии нужны были более мощные машины. Поэтому уже в 1944 году из Народного комиссариата среднего машиностроения пришёл приказ об изготовлении пяти новых образцов. В конце года на заводе началась их сборка.*

*Конструкторский отдел в те суровые годы всегда оказывал производственным цехам большую помощь в наладке выпуска мотоциклов, так как в это время на участках то и дело возникали трудности, а фронт требовал непрерывного увеличения количества техники. С помощью испытателей велась непрерывно проверка узлов, деталей мотоциклов М-72. Небольшой коллектив днём и ночью проводил испытания.*

*Конструкторский отдел, возглавляемый Н. П. Сердюковым, прислушивался к отзывам фронтовиков о мотоциклах и, принимая во внимание критику, разрабатывал новые узлы, чтобы наш мотоцикл как можно лучше отвечал требованиям военного времени. В боевой обстановке нашему мотоциклу давались дополнительные нагрузки, новое вооружение. Большая заслуга отдела, его конструкторов: Фёдорова, Окунева, Нозарли, Морозова в том, что они многое сделали для совершенствования машины. Над экипажной частью работала группа во главе с А. М. Фёдоровым, впоследствии многие годы трудившимся главным конструктором завода. Большие проблемы на заводе возникали при изготовлении щитков переднего и заднего колёс.*



## Ирбитские мотоциклы на фронтах Великой Отечественной

*Их по предложению Александра Миновича вместо штамповки стали делать более совершенным методом проката. Всю войну, да и не один год после её окончания, М-72 подвергали жёсткой приёмке со стороны военпредов. И мотоциклы отличались высоким качеством» [20].*

Конструкторы очень внимательно изучали все «бумаги» с фронта о качестве мотоциклов. Были среди них и критические письма механиков о слабых спицах, колёсах с низко посаженными щитками, забиваемыми грязью, и разные предложения по усовершенствованию машины.

Несмотря на все трудности, конструкторы в содружестве с экспериментаторами трудились над выполнением ответственных, неотложных задач военного времени, приближая победу над коварным врагом.



Испытания мотоцикла М-72 с лыжей на коляске, за рулём Б. В. Зефилов, 1942 год. Фото из книги А. И. Буланова «Мотопапа»



фото № 3. Общий вид мотоцикла М-72 с пулеметом Максима и с установкой ППШ.



фото № 5. Для перебросок на короткие дистанции пулемет вместе со станком укладывался на заднюю часть коляски.

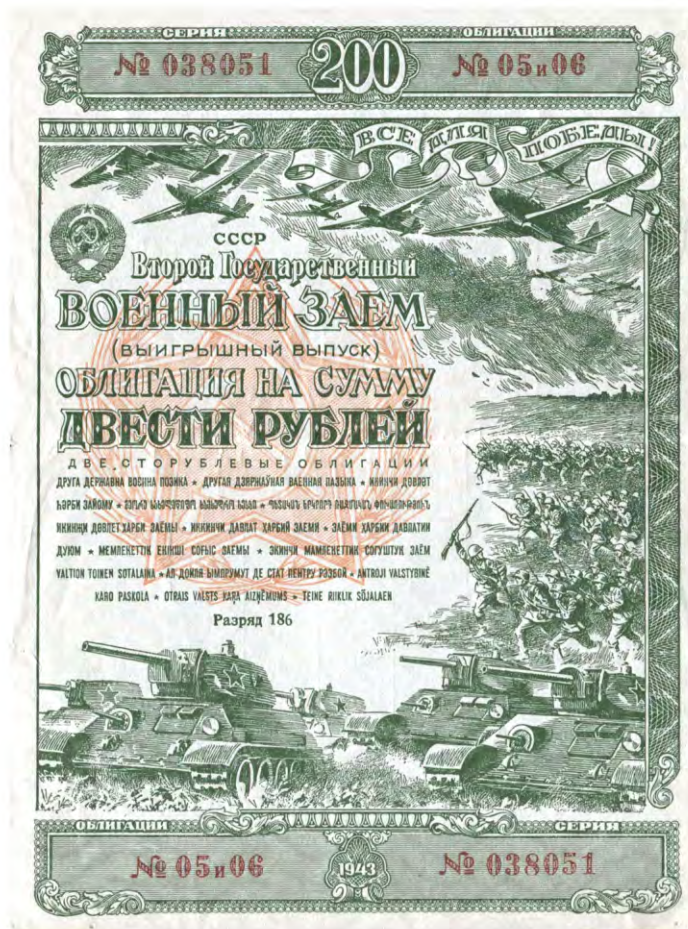
Одним из исторических этапов стала победа Красной армии в Сталинградской битве, положившей начало коренному перелому в ходе Великой Отечественной войны.

Несмотря на все трудности, к 25-й годовщине Красной армии советская военная промышленность ежемесячно увеличивала объёмы производства вооружения и боеприпасов. По всей стране развернулось самое масштабное социалистическое соревнование.

Вот как писали в то время газеты:  
*«У нас теперь только одно мерило патриотизма - отдавать фронту всю энергию, все способности, не щадить для победы над заклятым врагом ни своей жизни, ни сил, не жалеть для этого ни труда, ни своего достояния. Ещё больше укрепим мощь Красной армии сверхплановым выпуском продукции!»* [3].

Как много сделал наш маленький город для истории огромной страны! Одним из самых ярких примеров было участие ирбитчан в создании Уральского добровольческого танкового корпуса (УДТК).

Тысячи уральцев пожертвовали всеми своими сбережениями, трудились сверх плана, чтобы сформировать и полностью укомплектовать целый танковый корпус, которому предстояло пройти героический путь от Орла до Праги.



В этом корпусе был мотоциклетный батальон, где воевали разведчики и пехотинцы на мотоциклах сборки Ирбитского мотозавода.

Показателен пример коллектива Ирбитского мотозавода, решившего оснастить мотоциклами разведывательный батальон Уральского добровольческого танкового корпуса. Объявление в газете «Коммунар» от 15 января 1943 года сообщало:

*«Деньги на приобретение мотоциклов следует вносить в Ирбитское отделение госбанка на счёт № 350 с указанием «на мотоциклы». Наступающей Красной армии всенародную поддержку!»*



## УСИЛИМ ПОМОЩЬ ФРОНТУ!

### Шире социалистическое соревнование имени 25 годовщины Красной Армии!



Слесарь стахановец завода автоприцепов Василий Иосифович Липский сменную норму выполняет до 380 процентов. Фото Рашихина. (Облфотохроника).

### Передовики социалистического соревнования

Жюри областного соревнования за переходящие Красные знамена 3-й гвардейской стрелковой дивизии рассмотрело итоги работы за декабрь 1942 года по промышленным предприятиям, железной дороге имени Кагановича и машино-тракторным станциям.

Переходящее Красное знамя 3-й гвардейской стрелковой дивизии присуждено коллективу Бреднеуральской государст-

венной районной электрической станции (ГРЭС). Эта электростанция значительно перевыполнила государственный план, дала дополнительно 5.472.000 киловатт-часов электроэнергии и сэкономила 458,3 тонны угля.

Два другие знамени оставлены за коллективами перевозного депо Свердловск-Пассажирская и Верхотурской МТС.

### Кузнецы соревнуются

Лучшие люди кузнечного цеха автоприцепного завода готовят достойные подарки Красной Армии ко дню ее 25-й годовщины. Между бригадами и отдельными кузнецами широко развернулось социалистическое соревнование за первенство.

Бригада кузнецов кандидата ВКП(б) тов. М. Палкина обязалась ежедневно выполнять не менее двух с половиной норм, качество изделий должно быть только хорошее, обучить своей профессии несколько молодых рабочих.

Эта бригада вызвала на соревнование бригаду И. Т. Шипилова. Последняя, приняв вызов, обязалась к 23 февраля изготовить сверх своего задания детали на 60 машин.

Бригада П. Палкина дала слово нормы выполнять тоже на 250 процентов, кроме того, сверх задания в фонд обороны страны и разгрома фашизма изготовить обоймы (верхней и нижней) на 20 машин.

Так постепенно в соревнование включаются

### К. В. Иванченко покупает мотоцикл

Муж Клавдии Владимировны Иванченко второй год с оружием в руках отстаивает родину.

— По состоянию здоровья, — говорит тов. Иванченко, — я нигде не работаю. Но быть безучастной в разгроме врага не могу. На свои личные сбережения я решила купить мотоцикл и передать его Действующей Армии. Вношу 7500 рублей.

### На два мотоцикла

11 января учащиеся городской средней школы № 2, прослушав доклад Т. А. Челпановой о текущих событиях, единодушно решили приобрести для Красной Армии на свои личные сбережения два мотоцикла и одеть двух красноармейцев.

Сразу же начался сбор средств. Буквально за один час школьники внесли 5 тысяч рублей. Ученица 10 класса Маргарита Фочук внесла 200, Лидия Трапезникова и

Т. Фудзева. Секретарь комсомольской организации школы № 2.

### 100.000 рублей от чащинских колхозников

Чащина, 14 января (по телефону). Воодушевленные докладом и приказом товарища Сталина и наступлением Красной Армии члены сельхозартели «Объединение» решили на свои личные сбережения купить самолет. 50.000 руб-

лей вносят колхозники, столько же выделяет колхоз. В фонд Красной Армии колхозники из своих личных запасов вносят 150 пудов хлеба.

Г. Щитов. Председатель колхоза.

### Подарок васьковских колхозников

Васькова, 14 января (по телефону). Позавчера члены колхоза им. 8 марта собрались в своей конторе для того, чтобы еще раз прослушать телеграмму товарища Сталина секретарю Свердловского обкома ВКП(б) тов. Андрианову.

На сталинское приветствие и благодарность Красной Армии надо ответить новой помощью фронту — заявили колхозники.

После обмена мнениями они решили купить самолет и передать его Красной Армии ко дню 25-й годовщины. 50 тысяч рублей колхозники вносят из личных сбережений и такую же сумму вносят из общественных средств.

Васьковские колхозники просят присвоить самолету имя своего колхоза.

Н. Волков.

### Счет № 350

Деньги на приобретение мотоциклов следят вносить в Ирбитское отделение госбанка на счет № 350 с указанием «На мотоциклы».

### Подготовка к весеннему севу. Ремонтируем инвентарь

Наш колхоз начал подготовку к весеннему севу. Семена засыпаны полностью. Теперь ведем подсудку и сортирование их.

Идет вывоз зерна первой т. На дилх п. менту инвентаря. Председатель колхоза.

### Обучаем крупный рогатый скот

Юдино, 14 января (по телефону). Подписывая годовой отчет уральцев товарищу Сталину, мы решили все подготовительные работы к весеннему севу закончить не позднее 1 апреля. По ремонту почвообрабатывающего инвентаря и телег создано специальное звено из 4-х человек. Семени Прокопьевичу Юдину 70 лет, но он не сидит дома. В прошлом году он выработал 380 трудодней, теперь ремонтирует инвентарь. Колхозники Н. А. Юдин, А. Ф. Черепанова, А. М. Юдин

и Е. С. Юдина ежедневно вывозят на поля по 30 возов навоза. Всего уже вывезено свыше 2000 возов.

У нас не достает больше десятка лошадей. Управление решило обучить полевым работам 24 головы крупного рогатого скота. Молодые колхозники Алексей и Анатолий Юдины уже обучили по 2 быка.

Ф. Юдин. Председатель колхоза им. Чакалова.

### По вине сонливого Ехова

В бане № 2 каждый день новое расписание: то их откроют в 6 часов утра, то — в 8, а то и того позднее. 27 декабря открыли баню в 6 часов 30 минут. Все работники были в сборе. Но кассир объявила: «До 8 часов мыть не будем».

Настал назначенный час и снова прозвучал голос кассира:

— Заведующий еще не пришел, баня работать не будет до 9 часов.

Та же история повторилась 10 января. И на этот раз вместо 6 часов, баня начала работать в 8.

Итак, только потому, что заведующий баней тов. Ехов подолгу спит баня начинает работу с опозданием на 2 и более часа. А в это время десятки трудящихся города вынуждены толкаться в очереди.

Е. Овчинникова.

### Непорядки в одном колхозе

В колхозе им. Тельмаха (председатель т. Анкин) разбавляют молоко. Агроном тов. Шупов в ноябре вял через столовую 46 литров, некая Гуляева с 4 декабря по 7 января выбрала 70 литров.

Кроме этих двух крупных «ошибок» имеется еще около 40 поменьше. В результате за первые 8 дней января колхоз не сдал государству ни одного литра молока.

Молотбыла организована по рук воп плохо. 8 января, например, колхозники до 9 часов ожидали наряда на работу. Тока не охраняют. Около 15 мешков провальной пшеницы лежали на току декаду без присмотра. А когда приехали за зерном, то его оказалось только 5 мешков.

Лопатей для поевдн за дврами дают по вы'ору, отказначал некоторым семьям краснопшеницы. Например, тов. Которого в армии

Коновалов.

ий редактор ФЕДОРОВ.

Е А Т Р

вары

К. Симеонов

### Русские люди

16 января

Н. А. Островский

Последняя жертва

Начало в 8 часов вечера

В 12 часов ночи

НОЧНОЙ КОНЦЕРТ

Касса с 4 часов дня

Кино

Л У Ч

Сегодня звуковой худож. фильм

Иудушка Головатев

Начало в 10 и 12 часов ночи

Детино: Фильм

Начало в 1<sup>ю</sup> и 3 часа.

Касса открыта с 1 до 4 часов дня и с 9 до 12 часов ночи

Принимаются без испытаний учащиеся 9-х классов. Занятия 2-го семестра 1-го курса начинаются 1 февраля 1943 года. Поступающим необходимо представить следующие документы:

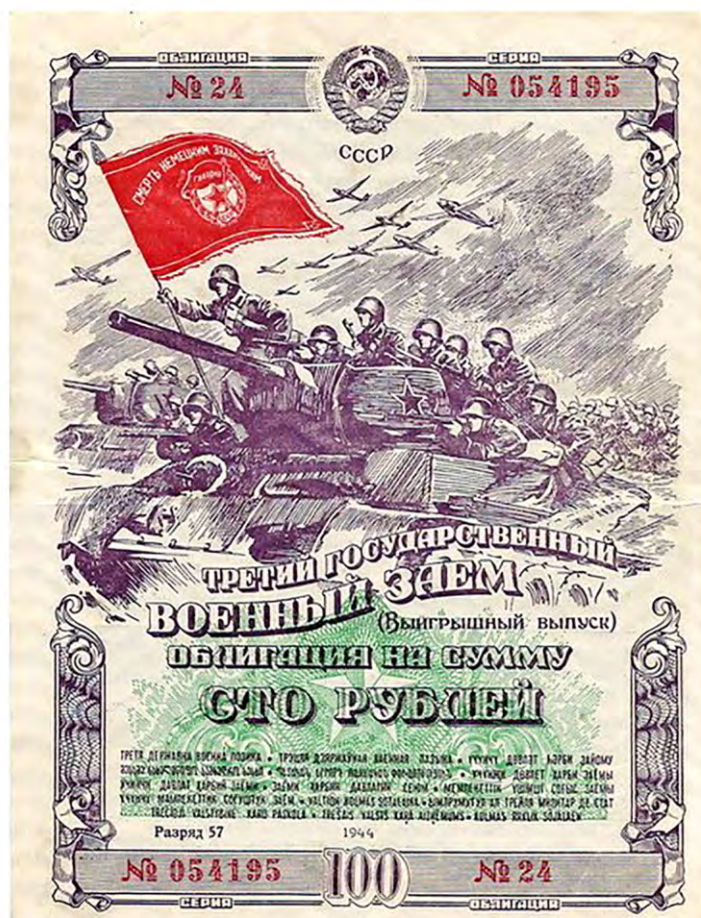
1. Справку об образовании.
2. Метрическую выписку.
3. Записку и автобиографию.
4. Справку о состоянии здоровья.

АДРЕС: г. Туринск, Свердловской области, Харьковский машиностроительный техникум.

Артели Овчинникова ТРЕБУЮТСЯ: на постоянную работу: конюхи, столяр, техник, рабочие. Обеспечиваем теп. оп. одеждой, питанием. Обращаться: ул. Володарского, 15, в прил. к артели

Военпарту ТРЕБУЮТСЯ: бухгалтер общественного питания на самостоятельном балансе, зав. конными парком, зав. с/х-торческими пунктом, бухгалтер, с/х-инженеры и работники торговли. Обращаться: ул. Кирова, корпус 5.





К марту 1943 года на Ирбитском мотоциклетном заводе было изготовлено 160 боевых мотоциклов М-72, приобретённых на личные сбережения ирбитчан.

Вскоре поступила телеграмма с благодарностью от Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина:

*«Прошу передать рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим Ирбитского мотоциклетного завода, собравшим 730 тысяч рублей на строительство мотоциклов, мой братский привет и благодарность Красной армии. И. СТАЛИН» [3].*

С начала 1943 года среди ирбитчан - трудящихся диатомитового комбината распространилась инициатива начать сбор средств из своих сбережений на строительство колонны мотоциклов. Работники комбината на страницах газеты «Коммунар» от 17 января 1943 года писали:

*«...Мы ставим задачей собрать средств столько, чтобы можно было приобрести мотоциклов для оснащения одного батальона. За первые сутки уже поступило более 600 тысяч рублей. Передовые люди нашего завода вносят по несколько месячных окладов. Мы уверены, что наша инициатива найдёт отклик и поддержку со стороны всех трудящихся города Ирбита...»*





## ПОСТРОИМ МОЩНУЮ МОТОЦИКЛЕТНУЮ КОЛОННУ!

Трудающийся Ирбита! Следуй примеру рабочих и служащих Диатомитового комбината, вноси свои сбережения в фонд разгрома врага!

## Ко всем трудящимся города Ирбита

Горя священной ненавистью к наглым немецко-фашистским захватчикам, воодушевленные наступлением нашей родной Красной Армии и следуя благородному примеру советских патриотов, усиливающих помощь фронту,

—Мы рабочие, работницы, инженеры, техники и служащие Диатомитового комбината 15 января начали сбор средств из своих сбережений на строительство мотоциклетной колонны. Мы ставим задачей собрать средств столько, чтобы можно было приобрести мотоциклов для оснащения одного батальона.

За первые сутки уже поступило свыше 600 тысяч рублей. Сбор средств продолжается. Передовые люди нашего завода вносят по несколько месячных окладов. Так, работник охраны завода И. С. Власенко внес 3.000 рублей, стахановец К. В. Федоров—2.100 рублей, стахановка А. Н. Ракитина—1.600 рублей, начальник производства Ф. А. Обливальный—2.500 рублей и т. д.

Сбор средств проходит, как яркая демонстрация советского патриотизма и безграничной любви нашего коллектива к Родине, великому Сталину и готовности вместе со всем советским народом под руководством товарища Сталина участвовать, не жалея своих сил, средств и жизни, в разгроме гитлеровских кровавых бандитов.

Мы уверены, что наша инициатива найдет отклик и поддержку со стороны всех трудящихся г. Ирбита.

Давайте, товарищи ирбитяне, на свои сбережения построим мощную мотоциклетную колонну и передадим ее одному из доблестных полков наступающей Красной Армии. Пусть это будет нашим подарком Красной Армии к дню ее XXV годовщины.

Пусть сыны, братья и мужья наши на быстроходных машинах, построенных на средства трудящихся Ирбита, еще крепче бьют проклятых немцев, быстрее продвигаются вперед, очищая советскую землю от гитлеровской нечисти.

Да здравствует наша родная Красная Армия!  
Да здравствует наша победа над врагом!  
Да здравствует родной и любимый товарищ Сталин!

По поручению коллектива Диатомитового комбината:

Директор—Н. Дикерман.

Секретарь парткома—Б. Якобсон.

Председатель завкома—Н. Астафьева.

Секретарь комитета ВЛКСМ—Т. Афанасенко.  
Стахановцы: К. Федоров, А. Ракитина, Н. Назаров, В. Свиштунов, И. Голиков.

## На три мотоцикла

Сотрудники отделения Свердловского межрайторга на свои личные сбережения покупают три мотоцикла и передают их Действующей Армии.

Управляющий тов. Струнин вносит 2000 рублей. По 1000 рублей уплатили гг. Паршин,

Якупина, Аксенова, Алферов, Милькова, инвалид Отечественной войны тов. Акакиев. Всего поступило 25.000 рублей.

Сбор средств продолжается.

Е. Петрова.

## Покупаем автокухонь на две дивизии

В ознаменование XXV годовщины Красной Армии, коллектив автоприцепного завода решил на личные сбережения рабочих и служащих приобрести автокухонь на две дивизии.

Подготовить достойный подарок бойцам фронта стремятся каждый работник завода. За первый день сумма подписки составила 212 тысяч рублей.

Впереди идет краснознаменный кузнечный цех. Здесь за несколько часов собрано 13 тысяч рублей. Начальник цеха И. И. Коваль, кузнецы М. В. Палин и И. Т. Шапилов внесли по 500 рублей.

12.600 рублей поступило от литейщиков. По примеру начальника цеха А. Д. Пескова, внесшего 500 рублей, такую же сумму дала А. Бармина. Формовщица У. Новоселова, технолог Н. Н. Смирнов внесли по 700 рублей каждый.

Одну тысячу рублей наличными внесла заведующая производством столовой Н. А. Шевцова. Инвалид Отечественной войны калькулятор А. М. Волошин и повар тов. Фурман уплатили по 600 рублей. Сбор средств продолжается.

А. Гринберг.

Секретарь партийного бюро завода

## Вклад сотрудников второго детского дома

Сотрудники детского дома № 2 на свои личные сбережения покупают мотоцикл.

Бухгалтер А. А. Паршина внесла наличными 500 рублей, директор А. А. Волкова—420, воспитатели М. Ф. Калугина, А. Г. Ярулина—по 300 рублей, А. Я. Костусова при зарплате 300 внесла 400 рублей, техничка В. С. Бахарева внесла 90 рублей.

## ТРЕБУЮТСЯ:

письмописцы, способствующие почту, и нововенчики. За справками обращаться в канцелярию почты. 3-1

## МАСТЕРСКИМ ШВЕЙЦЕСТА

ТРЕБУЮТСЯ: ученики-швейцы со своими машинками. Об условиях спрашивать: ул. Орджоникидзе, 49. 3-1

## Театру кино „ЛУЧ“

ТРЕБУЮТСЯ: ученики и бухгалтерия, швейцы, рабочие и контролер под сменным мастером. Все справки с 9 до 11 часов утра и с 21 до 23 часов ночи. 3-2



Председатель колхоза имени Димитрова (Колымский район, Мухомовская область) С. Г. Алпик, внесший из личных сбережений 125 тыс. руб. на строительство танка, передает свой танк полковнику экипажа, лейтенанту — Мирону Пронину.

## На танк „Свердловский швейник“

Коллектив мастерской швейтреста, проводит сбор средств на постройку танка „Свердловский швейник“. Собрано и сдано в госбанк 17.570 рублей. Директор А. И. Князев внес 1.000, работники—Г. Гневанова—500, З. Журавлева—150 рублей. Н. Шадрин.

## На алтарь отечества

Мы верим в победу над врагом. Но победа не приходит сама. Ее мы должны приложить своими делами.

Для святой цели победы над немецко-фашистскими захватчиками церковный совет Пантелеймоновской церкви на строительство мотоциклов внес вчера 12 тысяч рублей. Я лично внес 10.500 рублей.

Призываю всех братьев и сестер-мирян, всех верующих отдавать на алтарь отечества свои сбережения и теплые пощадки для бойцов.

Настоятель Пантелеймоновской церкви протоиерей Богачев Василий Федорович

## На строительство танков и самолетов

С большим подъемом в городе и районе проходит сбор средств на строительство танковых колонн и эскадрилий самолетов.

На эскадрилью самолетов „Свердловский колхозник“ внесено 1.588.036 рублей.

На первую танковую колонну „Свердловский комсомолец“ поступило по городу 257.130 рублей, по району—35.947.

На вторую танковую колонну „Свердловский комсомолец“ по городу внесено 339.649 рублей, по району—113.043

На санитарный самолет поступило 2.942 рубля.

На танковую колонну „Свердловский мукомол“ внесено 8.560 рублей.

На танковую колонну „Советский артист“ поступило 3.780 рублей.

На колонну мотоциклов внесено 28.700 рублей.

## От колхоза „Партизан“

Члены сельхозартела „Партизан“ на свои сбережения покупают самолет и передают его в Красную Армию. Всего будет внесено 100.000 рублей.

Председатель колхоза Г. Ф. Азов внес 1500 рублей, 65-летняя Анна Яковлевна Азова—1000 рублей.

А. Исаченкова.

## ИЗВЕЩЕНИЕ

19 января, в 7 час. вечера, в здании горкома ВКП(б) для докладчиков и агитаторов состоится инструктивный доклад на тему: «19 лет без Ленина, под руководством товарища Сталина — по ленинскому пути».

Отдел пропаганды и агитации ГК ВКП(б).

Ответственный редактор Г. М. ФЕДОРОВ.

## ГОРТЕАТР

17 января  
Русские люди  
Начало в 8 часов вечера  
Касса с 4 часов дня

Кино 17-18 января  
„ЛУЧ“ звуковой  
Тел. 1-25 худож. фильм

## КОМСОМОЛЬСЬЕ

17 января начало сеансов  
1, 3, 5, 7, 8<sup>45</sup> и 10<sup>30</sup> часов.  
Касса открыта с 11 ч. 30 м.  
18 января начал в 2, 10, 11<sup>45</sup>

Утеряна копия пачка  
транспортного отдела Ирбитского горкомхоза считать недействительной.

ленности, от продолжения производственной промышленности и промышленной кооперации безоговорочного выполнения плана 1943 года.

ким разбойникам.  
(Передовая „Правды“ за 14 января).





История мотоциклетного батальона в составе УДТК началась в конце февраля 1943 года. Приказом командующего Уральским военным округом генерал-майора А. В. Каткова от 26 февраля 1943 года предписывалось:

*«К 20 марта 1943 года сформировать мотоциклетный батальон, входящий в состав Уральского добровольческого танкового корпуса, общей численностью 85 человек с местом дислокации в городе Свердловске».*

Вновь созданному подразделению было присвоено наименование «88-й отдельный мотоциклетный батальон» [87].

### Мотоциклетный батальон

Личный состав батальона был укомплектован рядовым и сержантским составом за счёт добровольцев через городские и районные военкоматы, райкомы ВКП(б). Бойцам и командирам батальона предстоял ускоренный курс подготовки к боевым действиям. Особое внимание уделялось изучению практики общевойсковой разведки, в том числе, с использованием опыта противника.



## Ирбитские мотоциклы на фронтах Великой Отечественной

По просьбе командования УДТК, в батальон направили лучших сотрудников Ирбитского мотозавода - работников отдела главного конструктора - Бориса Зефинова и Николая Цыкунова для обучения бойцов материальной части машины и практике вождения мотоцикла. В мае 1943 года разведывательный мотоциклетный батальон Уральского Добровольческого танкового корпуса своим ходом выехал из Свердловска на фронт.

Отправка на фронт.  
Москва. ЦАО. Хамовники

Но на этом история «родственных» отношений между Ирбитом и мотоциклетным батальоном не закончилась. Ирбитчане собирали и отправляли на фронт подарки для бойцов.

А в ноябре 1943 года делегация Свердловской области, в составе которой были и представители мотозавода, побывали в расположении УДТК под Брянском. Повод для встречи был очень весомым - корпусу присвоили звание «Гвардейского» [87].







Генерал-лейтенант  
танковых войск  
Г. С. Родин

В составе делегации на фронт поехала Мария Александрова - организатор первой комсомольско - молодёжной бригады на заводе. Сохранилось приглашение, которое пришло Маше от имени командира УДТК - генерал - лейтенанта танковых войск Георгия Семёновича Родина.

Из воспоминаний  
**Марии Александровой:**

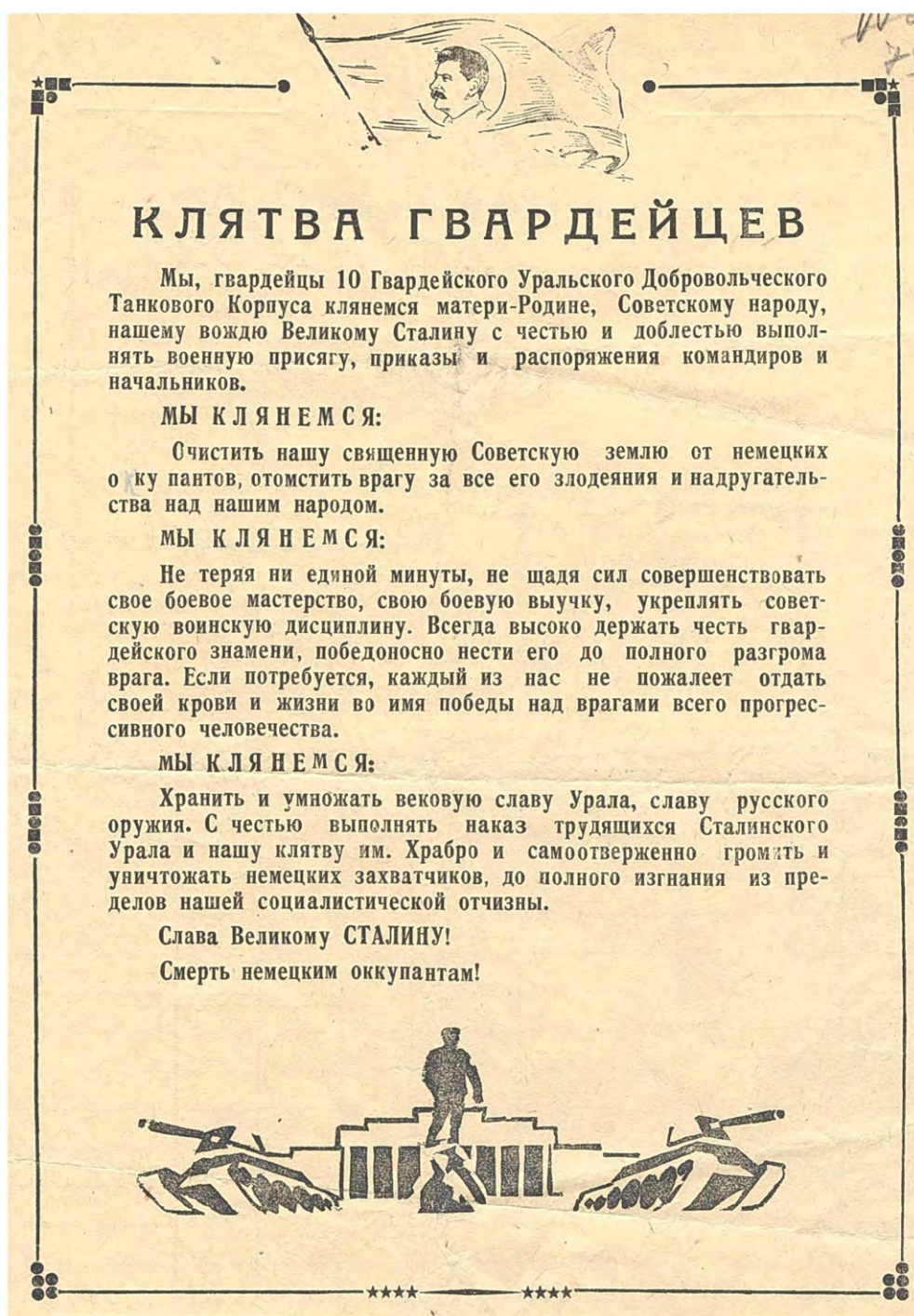
*«Перед нашими глазами проходят картины небывалых разрушений: сожжённые немцами деревни, взорванные мосты, разрушенные, некогда прекрасные здания городов.*

*«Тов. Александровой Марии Степановне. Приглашаем Вас прибыть для участия в празднестве по случаю вручения корпусу Гвардейского знамени. Время вручения 14:00 18 ноября 1943 года».*



Вручение Гвардейского знамени  
10-му УДТК. ЦДООСО. Ф.221. Оп. 3.  
Д. 558. Л.23





И на этом фоне здоровые, бодрые, весёлые лица, подтянутые стройные фигуры наших фронтовиков - уральцев.

Наш приезд совпал с великим событием в жизни фронтовиков:

18 ноября Уральскому танковому корпусу вручили Гвардейское знамя.

В наступившей тишине бойцы, офицеры, генерал склонились на одно колено.

Лёгкий ветер колыхал бахромку алого знамени. Чётко в осеннем воздухе прозвучали слова клятвы гвардейцев: «Мы клянёмся: очистить нашу священную землю от немецких оккупантов, отомстить врагу за все его злодеяния и надругательства над народом» [87].

На фронте Мария встречалась с ирбитчанином, воевавшим в составе мотоциклетного батальона, лучшим разведчиком части Виктором Гришиным, награждённым медалью «За отвагу», и его боевыми товарищами.

Бойцы батальона рассказали Марии много историй из своей военной жизни. Были и хорошие отзывы о технических характеристиках мотоцикла, были и критические замечания по качеству и конструкции мотоциклов.

Вот история, которую рассказал Марии **Виктор Гришин**:

*«...Однажды поехали мы в разведку со своим офицером. Едем, чувствую, с машиной что-то неладно. Офицер хотел уже ехать назад. Но я попросил разрешения проверить машину и подправить, если нужно. С неохотой он согласился. Ну, тут, конечно, пули свищут, снаряды рвутся. А я подлез под машину и исправил всё, что было нужно. Боевое задание выполнили точно» [36].* Опыт и практические навыки работы на Ирбитском мотозаводе не раз пригождались Виктору Гришину в критических ситуациях с техникой на фронте.

Мария Александрова обратила особое внимание на мотоциклы, в создании которых сама принимала участие. Она с гордостью отметила, что у «этих машин - отличные хозяева» и получила ряд предложений, направленных на улучшение продукции ИМЗ, которые были изучены, проработаны и приняты к исполнению.



**Кириллова**  
**Надежда Алексеевна, гвардии**  
**младший сержант, радист 1-й**  
**мотоциклетной роты**

Приказом по мотобатальону «делегату города Ирбита Марии Степановне Александровой за хорошую работу с личным составом за время пребывания в части...» был подарен немецкий трофейный автомат за № М-Р-40-1408 [87].

Дошли до наших дней и воспоминания фронтовиков, когда ирбитский мотоцикл выручал не только своего водителя, но и целые войсковые подразделения.

Из воспоминаний **Надежды Алексеевны Кирилловой**, гвардии младшего сержанта, радиста 1-й мотоциклетной роты:

*«...Разведгруппой была установлена связь с 61-й и 62-й танковыми и 29-й мотострелковой бригадами.*





*От всех бригад были получены сведения о положении противника на направлении их действия. Составив донесение, Григорий Пигалев (гвардии капитан, командир танковой роты) отправил его командованию разведбата с мотоциклистами.*

*Мотоциклисты, торопясь в штаб, на большой скорости промчались мимо подбитой самоходки врага. Вслед им прозвучали два выстрела бронебойно - зажигательными снарядами.*

*Мотоциклы вместе с водителями были сожжены. Как выяснилось потом, танкисты, подбив самоходку, не вывели из строя её пушку.*

*Враг притаился и выстрелил в спину мотоциклистам. Узнав о том, что донесение не доставлено, Пигалев связался с командиром батальона по рации.*

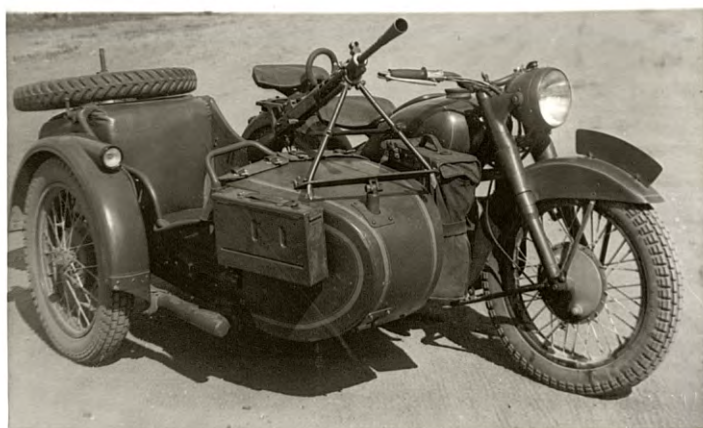
*Подробные же данные по разведке в пригородах Львова были отправлены с мотоциклистом Геннадием Ксенофонтовым, который, используя скорость и маневренность своего мотоцикла, сумел уйти от обстрела и доставить донесение командиру корпуса...» [36].*

Из воспоминаний **А. Литмана**, председателя совета ветеранов бывшего 53-го отдельного мотоциклетного Измаильского Краснознамённого ордена Суворова полка:

*«Основное преимущество мотоциклетных полков - скорость передвижения, мощь автоматически - артиллерийского огня.*

*Полки с марша вступали в бой, настигая противника. Они появлялись в его тылу, совершали рейды на сравнительно большое удаление от передовых линий» [36].*

Далее в письме, направленном на Ирбитский мотоциклетный завод, приводится пример операции полка: «В ночь с 22 на 23 августа 1944 года полк пошёл в прорыв. Находясь в авангарде группы, совершил стремительный марш, сбил опорные пункты противника, и к утру мотоциклетный батальон гвардии майора Бердникова выбил врага из Татарбунаров, замкнув окружение сильной группы противника. Более суток, до прихода основных сил, мотоциклисты сдерживали попытки врага прорвать окружение» [36].



**Мотоцикл М-72 в полной экипировке  
и с пулемётом Дегтярёва на коляске**

В войсках действовало немало отдельных мотоциклетных полков и батальонов, оснащённых мотоциклами из Ирбита. Тяжёлый груз несла на себе боевая машина с двигателем мощностью 22 лошадиные силы, способная развивать скорость до 80-ти километров в час.

Экипаж мотоцикла состоял из трёх бойцов при всём вооружении и полной экипировке. Мотоциклы были оснащены приспособлениями для установки на коляске пулемёта системы Дегтярёва, сумкой для патронов, сапёрной лопаткой и плащ - палаткой.





В бою водители мотоциклов двигались неплотным строем, маневрировали, что мешало вести по ним прицельный огонь. Сидевшие за их спинами автоматчики, а в колясках - пулемётчики, стреляли на ходу. Их поддерживали двигавшиеся в едином боевом порядке бронемшины БА-64.

По мере продвижения фронтов на запад искусство ведения боя с участием мотоциклистов совершенствовалось. Они прикрывали фланги наступавшей пехоты, кавалерии, инженерных подразделений, участвовали в рейдах танковых соединений, врываются в образовавшиеся бреши обороны противника.

#### Мотоциклетный полк РККА 1942 - 1945 годы

«Боевая колесница» - так с любовью бойцы называли мотоцикл, произведённый на Ирбитском мотоциклетном заводе. Эти машины, сделанные руками ирбитчан, прошли огненную Орловско - Курскую дугу, воевали под Каменец - Подольском и Львовом, на территории Польши, Германии и победным маршем дошли до Берлина и Праги [36].

## ГЛАВА 8

# ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ МОТОЦИКЛЕТНОГО ТЕХНИКУМА

В труднейших условиях военного времени был создан Ирбитский мотоциклетный техникум.

Своим появлением учебное заведение обязано именно мотоциклетному заводу, эвакуированному в октябре 1941 года из Москвы в Ирбит. Предприятие испытывало большие затруднения с инженерно - техническими кадрами. Острая нехватка специалистов, особенно технологов по холодной обработке металлов, инструментальному производству, техников по мотоциклостроению заставила руководство завода поставить перед правительством вопрос об организации в нашем городе мотоциклетного техникума.

В Москву постоянно шли телеграммы с просьбой направить недостающих специалистов, но положение не улучшалось. Выход был один - открыть на базе завода свой мотоциклетный техникум.

В приказе главного управления учебными заведениями СССР от 15 февраля 1944 года говорилось:

*«В соответствии с постановлением государственного Комитета Обороны от 27 января 1944 года и приказом народного комиссара среднего машиностроения СССР от 30 января 1944 года приказываем: открыть в Ирбите мотоциклетный техникум на базе Ирбитского мотозавода. Установить следующие специальности: холодная обработка металлов, инструментальное производство, мотоциклостроение со специализацией по конструированию, сборке и испытанию мотоциклов. На отделении без отрыва от производства - холодная обработка металлов. Установить начало занятий в Ирбитском мотоциклетном техникуме с 1 апреля 1944 года. Произвести зимний набор учащихся на все курсы в количестве 150 человек, из них на дневное отделение - 120 человек, на вечернее отделение - 30» [99].*





Директору завода А. М. Макарову предписывалось закрепить учебное здание для будущего техникума и здание под общежитие постановлением горисполкома, а также произвести ремонт, обеспечить оборудованием, топливом, электроэнергией, поставить на материально-техническое снабжение наравне с цехами завода.

В марте 1944 года в местной газете «Коммунар» и на улицах города появились объявления о наборе студентов на все курсы открываемого в Ирбите мотоциклетно - машиностроительного техникума. Сообщалось и о том, что студенты пользуются отсрочкой от призыва в Красную армию, обеспечиваются питанием.

С 15-го марта начинается набор студентов на все курсы открываемого в г. Ирбите **Мотоциклетно - машиностроительного техникума.**

Имеются два отделения — с отрывом и без отрыва от производства.

Техникум готовит по следующим специальностям:  
мотоцикlostроение;  
холодная обработка металлов;  
инструментальное дело.

Студенты пользуются отсрочкой от призыва в Красную Армию. Обеспечиваются питанием. Иногородные — общежитием. Успешающие получают стипендию повышенного размера.

Заявления принимаются в канцелярии техникума (ул. Советская, 48) ежедневно, кроме воскресений, от 10 ч. утра до 6 ч. вечера.

Ирбит. Первое учебное здание ИМТ. Ул. Советская, 46







**Яков Абрамович Берхман,  
первый директор ИМТ**

Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Мне посчастливилось быть в числе первых студентов Ирбитского мотоциклетного техникума. В суровые годы Великой Отечественной войны после окончания семилетней школы мои ровесники, забросив учёбу, шли работать на заводы. В марте 1944 года в местной газете «Коммунар» появилось объявление о том, что с первого апреля на основании постановления Государственного Комитета Обороны на базе Ирбитского мотоциклетного завода открывается мотоциклетный техникум» [99].*

Открытие мотоциклетного техникума состоялось 1 апреля 1944 года. Первым директором стал **Яков Абрамович Берхман** - опытный инженер и педагог, имеющий два высших образования. В 20-е годы XX века он закончил в Харькове два института: технологический и инженерно-педагогический. В 1935 году Я. А. Берхман побывал в заграничной командировке, в Англии (г. Бирмингем), где изучал велосипедное производство. Его книги «Велосипеды» и «Велосипеды СССР» (Харьков, 1937. 62 с.) издавались в довоенное время большим тиражом, переводились на другие национальные языки. Заместителем директора по учебно - воспитательной работе была назначена Полина Илларионовна Мурзина.





Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«В середине марта в столярный цех артели «Уралец» приехал директор ИМТ заказывать столы и лавки.*

*Мы с соучеником по школе № 10 Василием Свалухиным подошли к директору насчёт учебы, он ответил, что студенты очень нужны. Уволились в конце марта 1944 года и пошли поступать в техникум.*

*Пришли 3 апреля в ИМТ и попали на директора, познакомились с ним.*

*Встретил нас Я. А. Берхман вежливо, предлагая войти в свой кабинет, поговорили с ним, передали документы, он посмотрел и наложил своё резюме о принятии нас на 1 курс. Сказал:*

*«Вот Вы, товарищ Шипицын, будете восьмым студентом, а Вы, товарищ Свалухин, девятым» [99].*

В апреле 1944 года Я. А. Берхман докладывал директору завода А. М. Макарову:

*«Во исполнение приказа об открытии техникума сообщая:*

*занятия начались 1 апреля, в составе: первый курс - 11 человек, третий курс - 6 человек.*

*Набор продолжается» [99].*

Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Набор студентов производился на разные курсы, в зависимости от образования.*

*Кроме нас уже занимались:*

*1 курс - Владислав Другов, Сергей Родионов, Виталий Устинов, Лев Прозоровский.*

*Первыми на третьем курсе (с десятилеткой) стали Андрей Малышев, Александр Елохин, Годов. Вот все студенты на начало апреля в ИМТ. Но постепенно, в течение учебного года, контингент студентов увеличивался за счёт и местных, и эвакуированных. К концу года нас уже было более двадцати, в том числе такие известные в будущем на мотозаводе и в городе люди, как Ю. С. Веретенников, А. В. Уфимцев, И. Г. Кошелев. В дальнейшем в техникуме открылось подготовительное отделение» [99].*

Первоначально за техникумом было закреплено здание, расположенное по улице Советская, 46.

Приказом директора А. М. Макарова от 9 апреля 1944 года главные специалисты завода по совместительству преподавали в техникуме спецдисциплины: главный конструктор Н. П. Сердюков (черчение), главный металлург И. С. Виннер (технология металла), главный энергетик В. В. Селезнев (технология машиностроения). Это были специалисты высокого класса, раскрывавшие перед студентами тайны машиностроения.

Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Директор ИМЗ Макаров А. М. проявлял большую заботу по оснащению техникума всем необходимым, а студентов - питанием (выдавали дополнительные талоны в столовую ремесленного училища), также основательно занимался подбором преподавателей по специальным дисциплинам. В основном, это были москвичи - инженерно-технические работники, специалисты своего дела, интеллигентные, культурные люди. Особенно запомнились: Алексей Иванович Анущенко - теория резания и режущий инструмент, начальник техбюро цеха коробки; Лариса Исаковна Аксельрод - станки, начальник техбюро моторного цеха; Исаак Израилевич Маргулис - допуски и посадки, технические измерения, начальник ЦИЛ; Владимир Владимирович Селезнев - электротехника, главный энергетик завода;*



**Шипицын  
Геннадий Васильевич,  
выпускник мотоциклетного  
техникума 1947 года**

*Глеб Васильевич Скляр - черчение, руководитель группы холодных штампов ИКБ; А. В. Моршин - детали машин, И. С. Каценеленбоген - технологию машиностроения, Л. В. Зебург - сопромат, В. А. Рожков - мотодело, Я. А. Берхман - делопроизводство.*

*Общеобразовательные предметы вели: Агей Аркадьевич Зенков - физику, Ольга Никаноровна Соболева - русский язык, литературу, Михаил Иванович Иванов - математику. Военное дело сначала вел И. И. Слобожанин, затем много лет Василий Измайлович Дубский.*





Первый выпуск, 1946 год.  
Фотография из архива ИМТ

Вечерами после занятий ещё ходили в военкомат на ВУП по овладению станковым пулемётом Максим. Однажды приехал директор завода и вместе с Берхманом Я. А. пошли в военкомат. Нас, студентов 1926-1927 годов, кто занимался на ВУПе, договорились списать в запас второй категории, так как заводу срочно требовались работники средне-технического персонала. Условием было то, что мы закончим занятия на ВУПе и получим военно-учётные специальности. По окончании занятий военкомат нам выдал военные билеты с записью «станковый пулемётчик ВУС № 015» [99].

Труднее всего пришлось первым преподавателям и первым студентам: без кабинетов, лабораторий, наглядных пособий, без библиотеки, мастерских, оборудования, без учебников по специальным предметам, программ, полного штата преподавателей. Занятия проходили в плохо отапливаемом помещении и продолжались по 6-8 часов, не было тетрадей, поэтому приходилось писать на разной бумаге, вплоть до обоев. Несмотря на все трудности, студенты старались овладеть знаниями, необходимыми для их будущей специальности, принимали участие в техническом творчестве, в спорте, в трудовых делах, в художественной самодеятельности.



Решением Ирбитского городского совета с сентября 1944 года за техникумом закрепили здание по улице Ленина, 16.



Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Проучились мы до начала сентября 1944 года. В это время нам выделили здание по улице Ленина, 16. Мы его подремонтировали собственными силами. Так мы закончили первый курс, сдали зачёты и были переведены на 2 курс.*

*Затем допризывников - второкурсников из мотоциклетного, медицинского, педагогического техникумов и агрозооветтехникума во главе с Б. Ериным через военкомат отправили на уборку картофеля*

**Ирбит.**

**Учебное здание по ул. Ленина, 16.  
Фотография из архива ИМТ**

*в деревни Гуни и Азеву, где проработали до конца сентября. Борис Ерин - работник Московского мотоциклетного завода, на фронт был призван ещё в Москве, после ранения приехал в Ирбит. Организатор и руководитель первого мотоклуба. С первого октября начались занятия. Состав студентов второго и третьего курсов был укомплектован за счёт ребят из Туринска*



## Фотографии из архива ИМТ



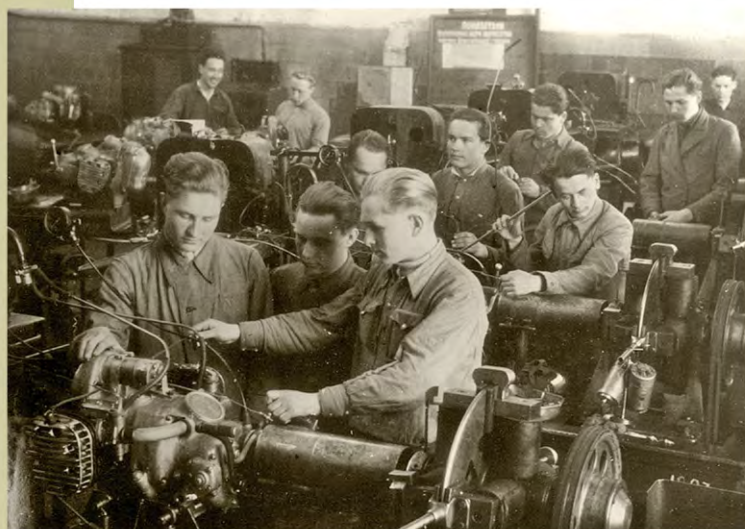
*(эвакуированный Харьковский машиностроительный техникум), Режа и Ирбита. Многие из моих одноклассников затем всю жизнь отдали мотозаводу, ими гордились, их уважали.*

*Это А. Кудряшова, И. Рычков, М. Рычков, Н. Коньков, А. Коробейникова, В. Подаруев, М. Бабихин, М. Коржавин, М. Князев, Н. Кожевников, Л. Серебренников. Из числа слушателей подготовительных курсов сформировалось две группы первокурсников, и техникум зажил полнокровной жизнью.*



*В новом здании оформлялись аудитории с наглядными пособиями. Трудно вначале приходилось, особенно по спецдисциплинам: учебники и литература отсутствовали, приходилось всё записывать, чертить схемы станков. С бумагой было плохо, тетрадей не было, писали на обороте чертежей.*

*Зимой занимались в верхней одежде. Иногда ходили на разгрузку угля и дров, так как котельная у ИМТ была своя, во дворе» [99].*



В ведение техникума перешла заводская школа рабочей молодёжи и отдел технического обучения с целью объединения учебно - методической работы и организации подготовительного отделения техникума.



Библиотека. Идут занятия.  
Фотографии из архива ИМТ

Без отрыва от производства был сформирован набор на третий курс вечернего отделения. Рабочим предоставлялись льготы: восьмичасовой, а в горячих цехах шестичасовой рабочий день, каждое воскресенье выходной. Кроме того, все учащиеся вечернего отделения освобождались от прохождения военно - допризывной подготовки в военкомате. Несмотря на все эти льготы, группу третьего курса пришлось распустить после первой экзаменационной сессии, так как экзамены многие не сдали: слишком низким оказался уровень подготовки для учёбы в техникуме. Работа вечернего отделения возобновилась только в 1947 году.

В течение года удалось оборудовать первые кабинеты: «Технология металлов» и «Инструментальное производство». Была организована работа предметных секций, началась работа по созданию мастерских, открыта библиотека.



Первый выпуск специалистов состоялся в августе 1946 года. Государственная квалификационная комиссия отметила высокий уровень специальных технических знаний выпускников. В отделы и цехи мотозавода были направлены 23 выпускника, большая часть дипломных проектов имели для завода практическое значение, позволяя по ряду участков уменьшить брак, увеличить производительность, снизить себестоимость продукции.



Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Со временем открылась библиотека, что значительно способствовало качественной учёбе. На практику ходили в основные цехи завода, в старые корпуса Ирбитской ярмарки - там располагался моторный цех, цех коробки скоростей и штампово - инструментальное хозяйство. Начали заниматься секции лёгкой атлетики, волейбола, зимой - лыжная, в которую я с удовольствием вступил. Ходили на кроссы в бугры и с площади Ленина за реку Ирбит. Так мы доучились до мая 1945 года» [98].*

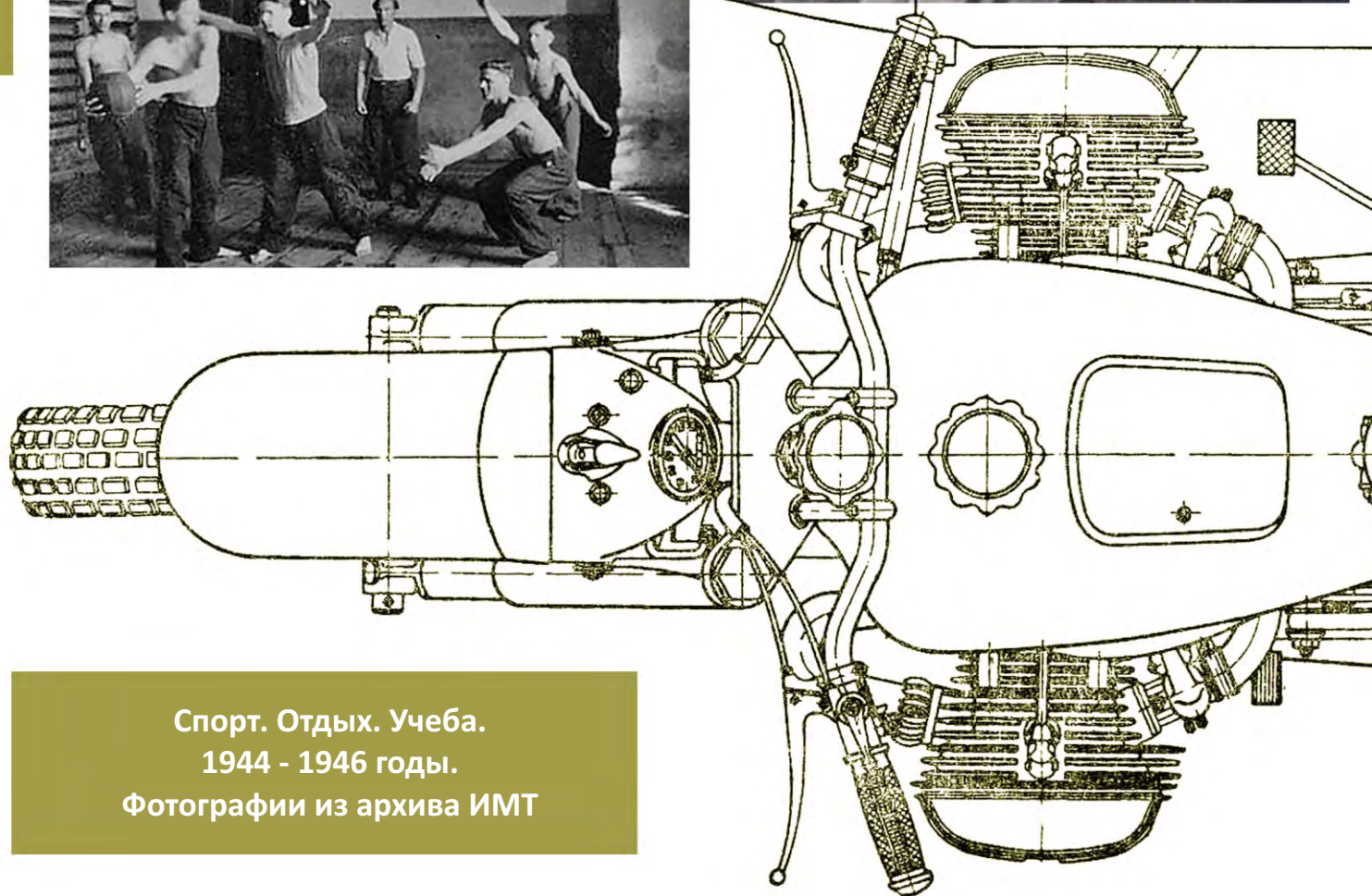
Из воспоминаний **Анатолия Большедворова**, выпускника мотоциклетного техникума 1948 года:

*«Многие мальчишки и девчонки старались попасть в этот техникум, который действительно дал нам путёвку в жизнь. И хотя я имел неполное среднее образование, настоящую школьную жизнь получил в техникуме, и по праву считаю это учебное заведение моей «Альма-Матер», что в переводе означает (буквально «Кормящая мать»). И это подтвердят все студенты тех времён, да и нынешние - тоже» [18].*

Первые выпускники вошли в историю техникума как первопроходцы.

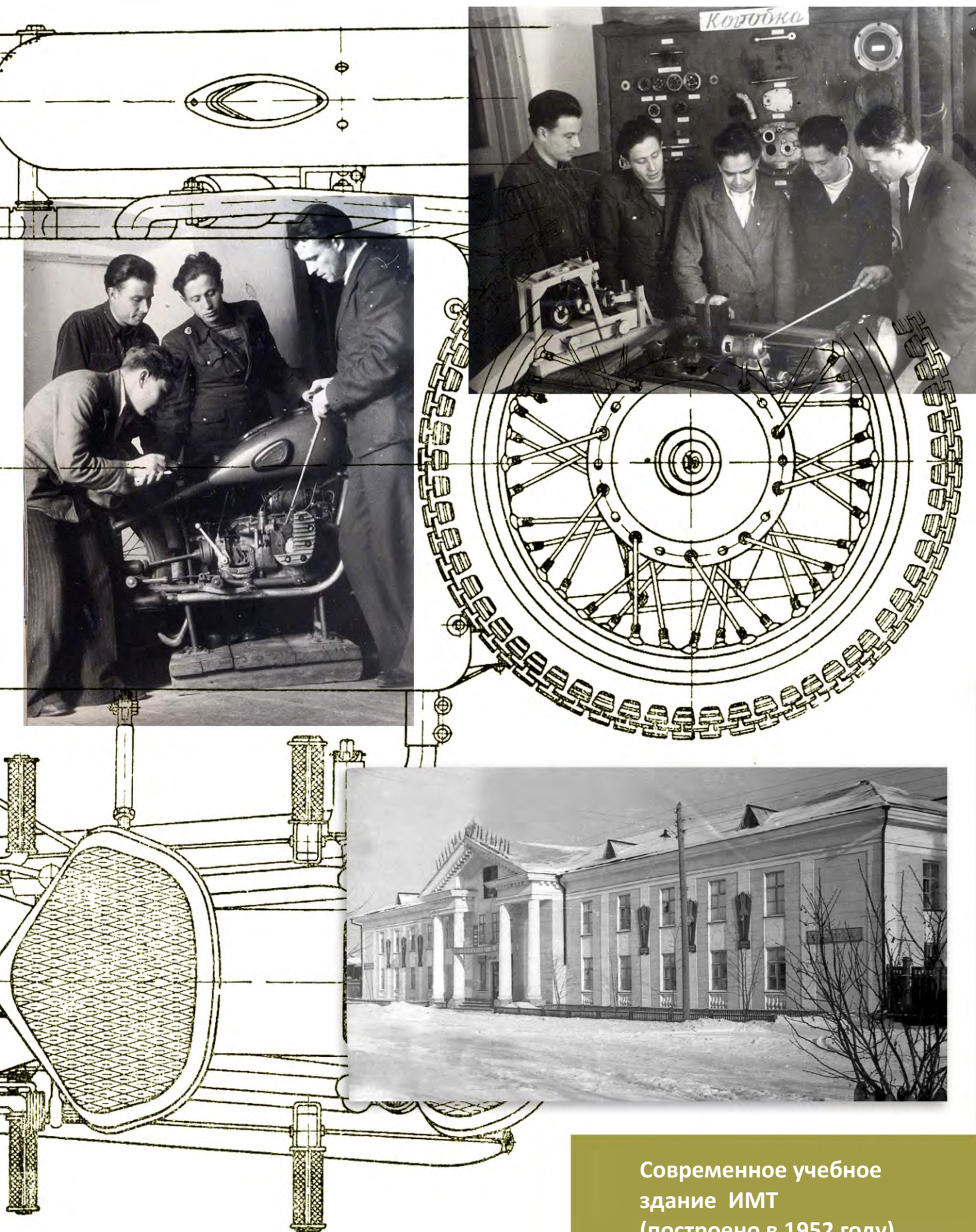
По-разному складывались и их судьбы. Но общими для всех оставались верность профессии, творческое отношение к делу, трудолюбие, верность дружбе, которая родилась в студенческих аудиториях, добрая память о техникуме и о тех людях, которые их учили, помогали выработать твёрдые жизненные позиции, проводили их в большую жизнь. В труднейших условиях военного времени и первых послевоенных лет коллектив преподавателей и базовый мотоциклетный завод создавали техникум - будущую кузницу кадров крупнейшего машиностроительного предприятия Советского Союза - Ирбитского мотоциклетного завода. И сегодня среди российских техникумов Ирбитский мотоциклетный - единственный [1].

**1 апреля 2020 года техникуму исполнилось 76 лет со дня образования.** За эти годы учебное заведение подготовило для народного хозяйства страны тысячи специалистов по различным специальностям. Они трудятся почти во всех странах ближнего зарубежья, в городах и республиках Российской Федерации. Среди них есть научные работники, директора крупных предприятий автомобильной и других отраслей промышленности, начальники отделов, цехов, участков, мастера мотоциклетного и велосипедного спорта, заслуженные рационализаторы и изобретатели, известные предприниматели, директора учебных заведений [73].



Спорт. Отдых. Учеба.  
1944 - 1946 годы.  
Фотографии из архива ИМТ





Современное учебное  
здание ИМТ  
(построено в 1952 году)



## ГЛАВА 9

# МОТОЗАВОДЦЫ НА ПОЛЯХ СРАЖЕНИЙ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

22 июня 1941 года Президиум Верховного Совета СССР своим указом объявил мобилизацию военнообязанных. Добровольцы представляли лучшую часть коллективов трудящихся, среди них были квалифицированные рабочие, активные коммунисты и комсомольцы. Нет такого фронта, на котором бы не воевали мотозаводцы.

В годы Великой Отечественной войны Ирбитский мотоциклетный завод отправил на фронт 604 работника, 333 из них были комсомольского возраста [55].

Извилисты на войне дороги солдата, и порой неизвестно, куда забросит тебя судьба. О тяжёлых военных буднях мотозаводчан ярко повествуют публикации воспоминаний фронтовиков, хранящиеся в фондах отдела краеведческой литературы Центральной городской библиотеки.

В марте 1942 года судьба привела пятнадцатилетнего **Геннадия Кузнецова** на эвакуированный из Москвы мотозавод, где он освоил профессию слесаря. Молодой парень рвался на войну. 30 августа 1943 года ему исполнилось 17,



**Кузнецов  
Геннадий Петрович.  
Гвардии сержант**

однако Геннадий прибавил себе возраст и отнёс своё заявление в военкомат. И уже в октябре его призвали. Наверняка приняли во внимание знакомство парня с техникой и небольшой тогда рост (162 см),



направили в учебный полк, где курсанты получали специальность механика - водителя средних танков. В одном из интервью ветеран Великой Отечественной войны рассказывал:



*«После окончания учебного подразделения в феврале 44-го перебросили нас в Нижний Тагил, на Вагонку - в запасной полк: откармливать бойцов, обкатывать бронированные машины, пристреливать вооружение. Там мы формировали эшелоны - по 65 танков на каждый. В марте 45-го отправили в танковый корпус на Одер. Там, с границы, и начал воевать в составе 62-ой гвардейской Пермской танковой бригады» [78].*

В два месяца войны, выпавшие на долю Геннадия Кузнецова, вместились многое: яростные бои, бешеное сопротивление фашистов, горящий танк, три ранения, к счастью, не тяжёлые, и награды. Гвардии сержант Кузнецов награждён орденом Красной Звезды и боевыми медалями.

Фронтовые дороги солдата пролегли через Силезию, Берлин, Прагу. День Победы Геннадий встретил в столице Чехословакии, которую от немцев освобождали бойцы Уральского танкового корпуса.





**Бызов  
Борис Фёдорович**

Семнадцатилетним добровольцем уходил на фронт в феврале 1943 года **Борис Бызов**.

В 1941 году ему исполнилось 16 лет. Глава большой семьи Бызовых ушёл на фронт. Нелегко приходилось многодетной семье в ту тяжёлую пору.

Из пяти братьев Борис был старшим. Едва закончив семь классов, пошёл работать на мотозавод. В моторном цехе он встал за токарный станок. По примеру своего отца, Борис решил пойти на фронт добровольцем.

В военкомате просьбу молодого человека удовлетворили.

- Вот и кончилась твоя токарная биография, - говорил кто-то Борису Бызову.

- Поживём-увидим, отвечал он. Борис был уверен, что вернётся с фронта и снова пойдёт работать на мотозавод.

Шёл 1943 год. Вначале Бориса направили в пехотное училище. По окончании получил направление в воздушно - десантную бригаду под Ногинском. Затем на степном фронте комсомольца Бориса Бызова с разведывательным заданием не раз забрасывали в тыл врага. И снова он под Москвой. Позднее участвует в освобождении Олонца, Петрозаводска.

Здесь был ранен и контужен.

После выписки из госпиталя Борис Бызов направляется на Прибалтийский фронт, 2-й Украинский фронт. Окончил войну в Вене.

В годы войны мать Бориса, Анна Васильевна, не раз получала благодарственные письма из действующей армии за хорошее воспитание сына. Отец Фёдор Филиппович и старший его сын вернулись с фронта с боевыми наградами. У отца - орден Красной Звезды и медаль «За отвагу», у сына - медали «За отвагу», «За взятие Вены» и «За Победу над Германией» [103].

Не сразу после победы демобилизовался Борис.





В армии был механиком и шофёром, однако слово своё Борис Бызов сдержал и вскоре вернулся на завод. Правда, прежде решил окончить мототехникум. Четыре года учёбы, и с 1954 года Борис снова на заводе. Работал мастером в механосборочном цехе, инженером дорожных испытаний в отделе главного конструктора.



**Курочкин Виктор Николаевич** - один из немногих, о ком можно сказать: «это он - слава Сталинграда. Это о нём генералы и полководцы - участники битвы говорят - Доблестен, беспредельно стоек...»

Курочкин Виктор Николаевич родился в Удмуртии, в городе Сарапуле. Закончил семь классов в Ляпуновской школе и поступил в Ирбитское медучилище. Семья жила в Ирбите. Работал слесарем на мотозаводе, отсюда и ушёл на фронт. Воевал на 3-м Украинском фронте. Виктор Николаевич прошёл с боями по территории семи государств, включая Болгарию, Югославию, Венгрию. Форсировал Дунай, освобождал Кишинёв. Участвовал в тяжёлых боях по овладению окружными и районными центрами Венгрии. Был тяжело ранен. До 1946 года лечился в госпитале, войну закончил инвалидом первой группы [33].

Многие девушки – заводчанки шли на фронт добровольно. Среди них - **Архипова Федосья Васильевна**. Женщины на войне. Это потом уже послевоенные поколения начали думать да гадать, место ли там было им, юным и хрупким. А в далёком 1941 году для Фени Архиповой таких вопросов не стояло. Она росла самой обыкновенной девочкой, как многие, была трусишкой, боялась даже темноты.

Но кто-то из семьи должен был пойти на фронт - так решила молоденькая девушка. Отцу в ту пору уже за 60 перевалило. Старшего брата освободили от службы по тяжёлому заболеванию, а двое младших были тогда ещё малы. До войны Феня окончила 10 классов, в 1941 году - рабфак, к началу войны она работала в горкомхозе. Вместе с другими девушками выучилась на курсах медицинских сестёр при военкомате, сдала экзамены и приготвилась ждать повестку [8].

Немцы рвались к Москве, и на восток потянулись эшелоны эвакуированных столичных предприятий. 1 января 1942 года один из таких эшелонов, доставивших в Ирбит оборудование Московского мотозавода, встречала и Феня Архипова. Вместе с прибывшими из Москвы инженерами, техниками, рабочими выгружали детали, станки. Так стала Феня кладовщицей моторного цеха нового в Ирбите предприятия.



С началом войны хлынул в город поток эвакуированных. Многим местным жителям пришлось потесниться. Поделились своей крышей и Архиповы. Сами перебрались в комнату - кухню, а вторую комнату отдали двум семьям. Да и как было не приютить: от самой границы военными дорогами добирались до далёкого Урала жёны пограничников с маленькими детьми. Рядом с эвакуированными трудились и на заводе. Вдвоём с москвичкой Лизой Плехановой, которая была начальником кладовой моторного цеха, работали по 12 часов в сутки: с 8 утра до 8 вечера. И, казалось бы, долг перед Родиной выполняли [103].

Но Феня Архипова снова и снова писала заявление в военкомат, настойчиво добиваясь призыва в армию. Нелегко было хрупкой невысокой девушке добиться того, чтобы её взяли на фронт, но Феня была настойчивой и добилась своего.

Повестку ей принесли поздно вечером. А через день - отправка. Служба оказалась далёкой от медицины, военная судьба распорядилась иначе - ей пришлось защищать небо Москвы. В ноябре 1942 года Феня Архипова стала аэростатчицей. Три дивизии ПВО охраняли небо Москвы. Фене выпало служить в третьей, заключительной линии обороны, в 10-м полку аэростатов заграждения 3-й дивизии ПВО столицы. Пост был расположен в подмосковном селе с красивым названием Ромашково. Командный пункт дивизии - в Кунцево.



Архипова  
Федосья Васильевна

Служба - хоть и не на передовой - была и трудной, и опасной. Пост в составе 12-ти человек отвечал за свой «квадрат» в обороне, обеспечивая сохранность и обслуживание аэростатов. Да и все хозяйственные работы тоже легли на их плечи. Заготавливали дрова, доставляли продукты, готовили еду. Ноша была явно не по девичьим силам. Один газгольдер весил 40 килограммов! А нужно было не только поднять его, но и перенести. И в 1942-м, и в 1943 году воздушные налёты на столицу были частыми. Только в 1944 году обескровленный враг всё реже стал посягать на небо Москвы [103].

Ефрейтор **Феня Архипова** была заместителем командира роты, комсоргом, агитатором, санинструктором. Много занималась, как сказали бы сейчас, воспитательной работой с личным составом, готовила девчат в комсомол. Впоследствии весь пост был комсомольским, хотя его состав постоянно изменялся. Федосья Васильевна обучала вновь прибывших девушек, сама стояла на посту в любую погоду, дежурила у телефона. Вначале командиром поста, мотористом и его помощником были мужчины, потом все должности, кроме моториста, заняли девушки и ловко справлялись с нелёгкими воинскими обязанностями.

Вот что пишет о службе аэростатного поста, где служила Феня, писатель **И. Давыдов** в книге «Подвиг начинался в апреле» (Свердловск, 1970. 208 с.) :

«На её посту близ деревни Ромашково, в январе 1943 года произошло событие, которое всех взволновало. Опущенный на землю аэростат бойцы переводили на дневной бивак, а в это время неожиданно усилившийся ветер потащил аэростат в сторону, в поле. Четыре девушки - аэростатчицы и трое мужчин пытались удержать трос всеми силами, но ветер был сильным и нёс аэростат прямо на линию электропередач. Бойцы видели и понимали, что если аэростат дойдёт до линии, взрыв водорода уничтожит людей вместе с аэростатом.

*Однако никто из бойцов не разжал рук, не опустил канатов, не попытался спасти свою жизнь, бросив аэростат на произвол стихии.*

*...Постепенно, зарываясь в снег, бойцы остановили свой аэростат почти у самой линии электропередач, и, пока не стих ветер, сидели в снегу по пояс. У них заоченели руки и ноги, промокла и обледенела одежда, но аэростат они не выпустили, спасли.*

*Среди этих бойцов, которые рискуя жизнью, спасли аэростат, была невысокая, черноволосая, застенчивая ирбитская комсомолка Феня Архипова» [11].*







Был и второй случай.

**Федосья Васильевна** вспоминала:

*«В сентябре сорок четвёртого началась сильная буря. Держали аэростат с 11 часов вечера до 5 утра. Под дождём промокли, устали от перевязывания верёвок, которые под порывами ветра то и дело слабели. Не всем в ту ночь повезло. На другом посту, при двух аэростатах, один сорвало, три девушки погибли... День Победы я встретила на посту. Девчата подняли такой шум: смеялись, плакали, обнимались, даже не верилось, что кончилась война» [11].*

Федосья Васильевна была демобилизована 24 августа 1945 года, награждена медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.», юбилейными медалями. После войны Ф. В. Архипова окончила курсы бухгалтеров и более 22 лет проработала на мотозаводе.

**Удинцева Екатерина Григорьевна**  
(Худорожкова)

до призыва в армию работала на ИМЗ контролёром. В Ирбите окончила 6-месячные курсы медсестёр. В марте 1943 года добровольно вступила в ряды Советской армии и была направлена на 1-й Белорусский фронт, в батарею 1091 полка особого командного назначения. Тяжело было служить в армии, когда шли сильные бои. При форсировании Днепра, когда немцы бомбили переправу, приходилось под обстрелом оказывать первую медицинскую помощь раненым бойцам. Екатерина Григорьевна отмечена медалью «За боевые заслуги» [103].

В декабре 1941 года слесарем - сборщиком в рамно-сварочный цех мотоциклетного завода пришёл работать

**Александр Михайлович Лиханов.**

В январе 1943-го его призвали на армейскую службу. Обучался в подразделении снайперов под Тюменью. В составе соединений Второго Украинского фронта младший сержант Лиханов направлялся к боевым порядкам. Шли только ночью. По тревоге рыли окопы.

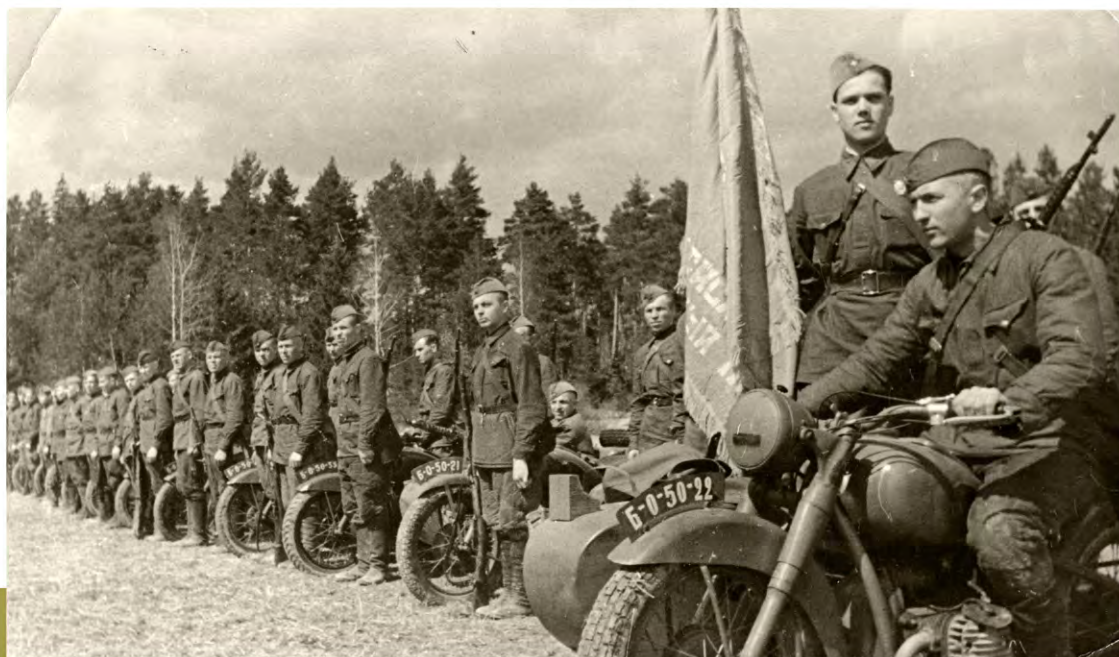


**Лиханов**  
**Александр Михайлович**

В первом же бою пехотинец Лиханов получил ранение в ногу. Попал в госпиталь. Через месяц направили во вновь сформированный учебный полк связи по охране штаба фронта. Участвовал в весеннем наступлении 1944 года. После травмы руки в марте 1945-го был демобилизован. Вернулся на родной завод, в рамно - прессовый цех плановиком. Вскоре был назначен начальником планово - диспетчерского бюро [55].



# Мотозаводцы на полях сражений Великой Отечественной







За боевые заслуги в Великой Отечественной войне 205 рабочих и служащих Ирбитского мотоциклетного завода награждены орденами, а 1703 работника - медалями. Наши земляки заслужили славу защитников Отечества, освободителей мира от фашизма, но не всем мотозаводчанам удалось дожить до светлого Дня Победы. Ирбитчанам и гостям города хорошо знаком обелиск в память рабочих мотоциклетного завода, погибших в годы Великой Отечественной войны. Обелиск расположен на площади перед Дворцом культуры имени В. К. Костевича. Стела открыта 8 мая 1975 года. Автор - заводской художник Матвеев Пётр Павлович [31].

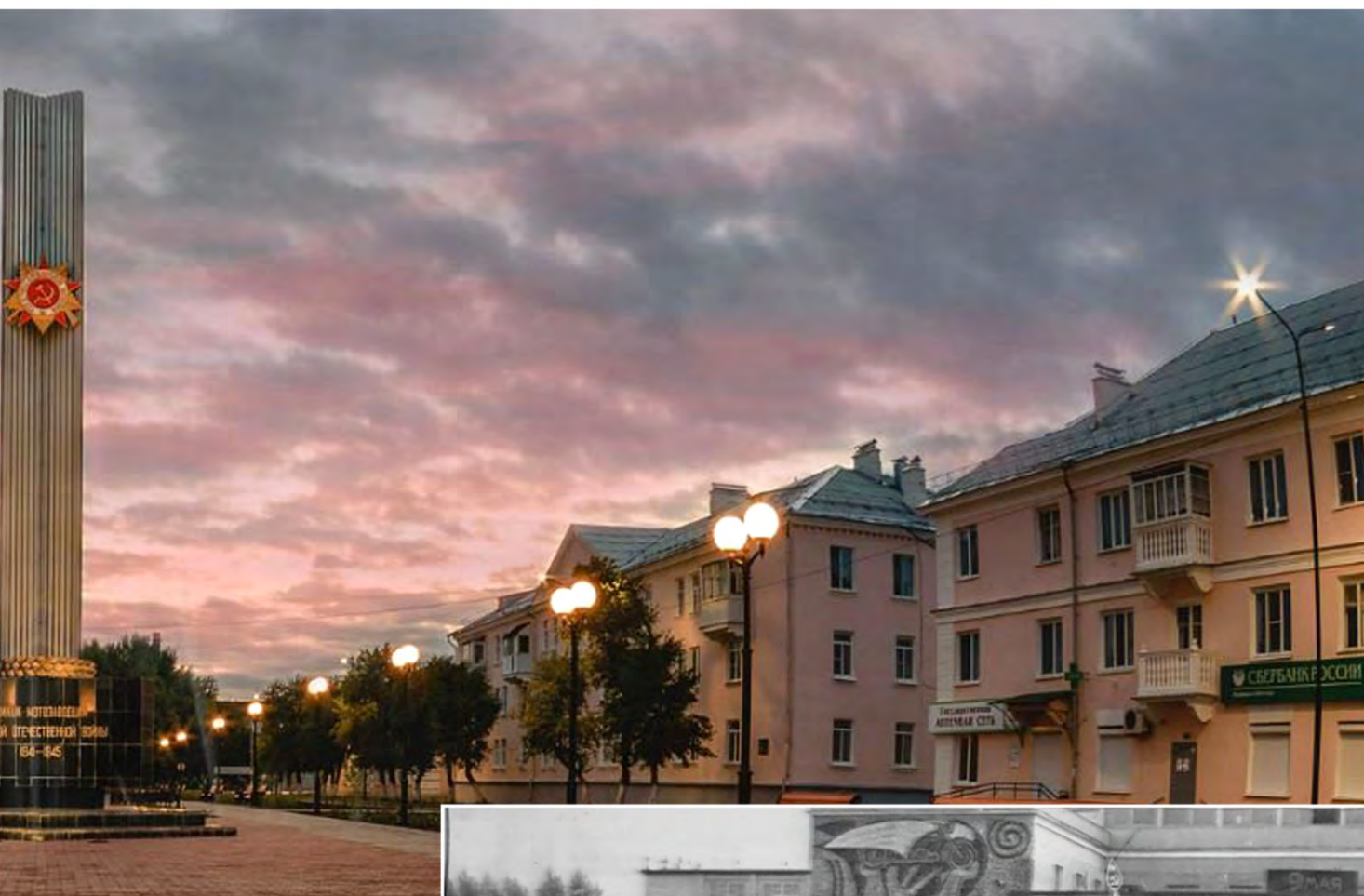
На лицевой стороне монумента начертано:

«Воинам-мотозаводцам Великой Отечественной войны. 1941-1945».

На чёрном карельском мраморе высечены имена 40 погибших рабочих завода. Совсем юными погибли Яков Конев, Владимир Максимов, Павел Бас, Михаил Елфимов, Александр Жиялков, Борис Завьялов, Владимир Кобяков, Михаил Свяжин, Аня Новгородова, Филипп Шарапов, Николай Антипин, Николай Бобров, Валентин Лукиных, Виктор Белобородов, Александр Симаков, Николай Тырышкин, Матвей Леонтьев, Александр Чертищев, Михаил Головкин [70].



## Мотозаводцы на полях сражений Великой Отечественной



В сквере у стелы погибшим воинам - мотозаводцам заложена Аллея Памяти, на которой установлены мемориальные постаменты с именами павших на фронте рабочих.

Есть в Ирбите и Аллея Славы в память о погибших воинах-мотозаводцах, заложённая 4 мая 1985 года в честь 40 -летия Победы в Великой Отечественной войне.

### Открытие стелы 8 мая 1975 года

Количество высаженных деревьев соответствует количеству занесённых на обелиск фамилий работников мотозавода, отдавших свою жизнь за независимость нашей Родины [70].



Одновременно с мобилизацией на фронт проходил процесс бронирования специалистов для работы в промышленности, поэтому отпустить на фронт всех желающих было невозможно, так как это нанесло бы ущерб производству, выполнению заказов фронта.



за долготепный добросовестный  
труд от имени Президиума  
Верховного Совета СССР  
решением исполкома

Совета народных депутатов  
от \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

награжден медалью

ВЕТРАН ТРУДА

Секретарь исполкома

Совета народных депутатов

M. П.

19 Г.





Многие были детьми и подростками, когда началась война, перечеркнувшая детство и юность. Наравне со взрослыми, рабочие трудились у своих станков, терпя все невзгоды и трудности военного времени. Проходят годы, но отзывается болью пережитое в душах ветеранов.



О том, как жили и работали заводчане в военные годы, ярко повествуют публикации воспоминаний тружеников тыла, хранящиеся в фондах отдела краеведческой литературы Центральной городской библиотеки.

Подручным цементировщика в термическом цехе начал свою трудовую деятельность **Геннадий Янов**.

Многие помнят, в каких условиях работали в войну термисты. В то время цех называли не иначе, как «душегубка». Рационально использовался каждый квадратный метр площади, каждая печка работала за две. В печь обычно входило шесть коробок с деталями цементации - слева три и справа три. Цементировщики предложили начальнику цеха загружать в печи «два этажа», сушить не по шесть, а по двенадцать коробок. И начали работать по-новому: один рабочий выбросит первую партию коробок, подбегает второй, выбрасывает «второй этаж», затем снова первый и т. д. Тут же стоит контролёр с реактивом. Пламя старалось лизнуть людей, иногда обгорали ресницы и брови, зато выработка резко увеличилась. Разгорячённые, распаренные термисты выскакивали на улицу остыть. Многие болели [55].

Сложнее приходилось, когда выключали электроэнергию из-за нехватки топлива на локомотиве. Холодным цехам легче - при наличии электроэнергии они сразу начинали работать, а в термическом ещё должны разогреть печи, теряя два-три часа. На время отсутствия электроэнергии рабочие шли на гавань за дровами, которая снабжала ещё и древесным углём для карбюризатора. Уголь таскали на себе, в мешках. Пока его растирают - в цехе пыль, дым от печей.

Мазут привозили на себе со стекольного завода. Нальют там бочку, и втроём везут вагонетку к заводу.

Перед праздниками заводчане вставляли на предпраздничную вахту - это было традицией. По неделе не выходили из цеха, чтобы встретить праздник трудовыми подарками фронту.

После окончания средней школы пришла работать на мотоциклетный завод **Маргарита Васильевна Постникова**, рабочая одной из фронтовых бригад. Из воспоминаний М.В. Постниковой:

*«Было это 9 июня 1942 года. До октября работала чертёжником механика моторного цеха, а потом перешла в бригаду по сборке моторов. «Нет, нельзя сидеть за чертёжным столом!» - решила я тогда. Лучшее для меня - это пойти в цех, к станку, чтобы видеть результат своего труда, чтобы своими руками вносить вклад в дело разгрома врага. Была одна причина, по которой я раздумывала. Мне, как и всем моим сверстникам, очень хотелось учиться. А где и как учиться, когда рядом с тобой твои товарищи работают на войну? Разве тут усидишь за партой? В цехе я освоилась довольно быстро, во многом мне помог мой первый учитель, мастер Павел Петрович Таран, которому я буду благодарна всю жизнь за его чуткое внимание и заботу о нас, подростках.*



*Очень скоро завод стал мне родным - здесь вместе с подругами делила я радость и горе, вместе переносили все лишения и невзгоды.*

*Наш цех был небольшой. В длину метров двадцать и в ширину чуть более трёх. У стен стояли верстаки, а в середине цепной конвейер.*

*В бригаде нас было человек девять, и поэтому каждой приходилось выполнять не меньше трёх операций.*

*Я стояла на трёх операциях: установке масляного насоса, динамо, карбюраторов и регулировке мотора.*

*В нашей бригаде были только девчата и несколько женщин - жён военнослужащих. Соберём мотор, а потом на руках снимаем его с конвейера все, кто более или менее свободен.*

*Рабочий день длился по 12-16 часов, до тех пор, пока не сделаешь дневное задание. Голодные обмороки, выходной день - один раз в месяц, отпусков не было, последние дни месяца - на казарменном положении: пока нет деталей на конвейере, можно поспать в техчасти на столе или сидя у железной печки, появятся детали - мастер разбудит. И, несмотря на усталость, мы бывали очень счастливы в те дни, когда собирали по 20-25 моторов - выполняли норму.*

*На работу уходили в семь утра, а возвращались домой в два-три часа ночи, чтобы, немного отдохнув, снова идти на завод. Недосыпали, недоедали, замерзали...*

*Жизнь тогда была трудная, но жили мы очень дружно. Если кто-то не успевал сделать заготовки, на помощь приходила вся бригада. Одной сплочённой семьёй жили. Бывало так, что на сборке не оказывалось деталей, и нас отпускали на несколько часов домой. А возвращались на завод мы всегда вместе - заходили друг за другом» [55].*

Девчонкам - сборщицам осенью дали задание: каждой принести по 120 килограммов опилок для утепления сарая во дворе, где была испытательная станция. Тому, кто приносил больше 130 - выдавали талон на кашу и на кусок хлеба. Когда у Маргариты скапливалось несколько таких талонов, она относила их детдомовским девчонкам, которых на заводе работало немало. Хотя Маргарита мало чем от них отличалась, чуть постарше возрастом и дом свой есть, где родной человек - старшая сестра, которая была для неё мамой и папой.

Время было напряжённое, но девчата находили возможность вместе сходить в кино. Особенно они любили театр, ни одного спектакля не пропустили за те годы.

**Маргарита Васильевна Постникова**  
награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 -1945 гг.».

В памяти **Юрия Николаевича Маненкова**, токаря - универсала, **кавалера ордена Трудового Красного Знамени** навсегда остались воспоминания трудного военного времени.

Как в 1942 году приехал он с отцом, матерью и сестрёнкой в Ирбит, как четырнадцатилетним мальчишкой вместо школы пошёл на завод. Как мёрз зимой в холодных нетопленных цехах. Жила семья москвича Маненкова в полуподвале. Картина нередкая по тем временам. И Маненковы не обижались на судьбу. Потом пришлось жить и в водокачке, что стояла на гавани рядом с механической пилой [45].

### **Тамаре Петровне Зверевой**

не исполнилось и шестнадцати, когда она пришла на мотозавод. Это был 1942 год. Рабочую биографию начинала шлифовщицей, после была наладчиком, технологом, диспетчером, мастером. Какими были первые рабочие годы её поколения общеизвестно: ящик под ноги, часто ночёвка прямо в цехе, длинный рабочий день, практически отсутствие выходных, постоянное чувство голода и ношенная-переношенная, уже не согревающая одежда. Тамара с подругами шествовали над госпиталем: мыли, стирали, ухаживали за ранеными. И даже влюблялись. Был молодой человек, который «положил глаз» на Тамару. После выздоровления улетел сокол снова на фронт. Долго в Ирбит приходили письма с обратным адресом «Полевая почта».

Комсомольский билет Тамаре Зверевой выписан в декабре 1943 года. Но особое место всегда отводилось самой главной первой её награде, полученной сразу по окончании войны - **медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»** [46].

Из биографии **Михаила Ивановича Сосновских**, мастера участка шестерён коробки. **Награждён медалью «За победу над фашистской Германией в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.» и медалью «За трудовое отличие».**

В 1942 году на завод прибыла группа подростков из Красноуральского ремесленного училища. Среди других подростков был и Миша Сосновских. Его определили на участок шестерён коробки.

- *Будешь слесарить, - сказал Мише мастер.*

- *Я хочу быть токарем, - возразил Миша.*

- *Ладно. Пусть будет по-твоему. Токари тоже нужны...*

С тех пор началась трудовая биография Михаила Ивановича Сосновских.

Но недолго пришлось ему выполнять любимую работу за токарным станком.

На участке нет наладчиков. Отдел кадров подобрать нужного работника не может.

- *Выдвигайте из своих рабочих в наладчики, - советуют в отделе кадров.*

Хорошо сказать «выдвигайте». А кого? [55].



В цехе одни подростки да недавно принятые на работу домашние хозяйки. Цех для них всё равно, что тёмный лес. Собрал тогда начальник цеха мастеров и поставил перед ними задачу - искать наладчика. По пальцам пересчитали всех рабочих. И люди ровно хорошие и старательные, а в наладчики не годятся.

*- Я предлагаю на должность наладчика Мишу Сосновских,- сказал мастер шестерён коробки,- Он старательный, смыслёный...*

С того момента стал Михаил наладчиком. Порой, нелегко приходилось юному рабочему. Станки и оборудование часто выходили из строя. Надо бы неисправные детали заменить, а в запасе их нет. Некоторые станки пора уже отвезти на свалку, а их приходится чинить и чинить. Фронту нужны мотоциклы и люди старались работать, насколько хватало сил. Случалось, что по несколько суток дома не бывали. Недолго ходил в наладчиках Михаил Иванович. В 1945 году ему поручили руководство участком [55].

Из воспоминаний

**Маргариты Култышевой, труженика тыла, ветерана труда:**

*«В 1943 году, окончив семь классов школы № 10, мы, мальчишки и девчонки, решив помочь фронту, пошли работать на мотозавод, который выпускал так нужные для фронта мотоциклы М-72 с дополнительными приспособлениями.*



Ученик токаря. 1942 год

*Предъявив табель успеваемости с отличными оценками и написав заявление, я получила назначение учеником контролёра в автоматный цех, на участок доделки.*

*Моими первыми учителями стали контрольные мастера Наум Полищук и Аня Фоминых, которые были эвакуированы в Ирбит в ноябре 1941 года вместе с Московским мотоциклетным заводом.*

*Под руководством этих очень сильных специалистов я изучила все контрольно-измерительные инструменты и приборы.*

*Времени на учёбу мне вполне хватало. Контроль каждой детали был строгим, так как окончательно мотоциклы принимали военные представители.*

*Мне же приходилось добираться до завода из района железнодорожного вокзала (ул. Камышловская, 40). В слякоть и в кромешной тьме это сделать было почти невозможно, поэтому я выходила из дома засветло. К началу работы многое успевала: погреться и обсушиться за печкой в термичке. Сумела освоить резьбонарезной, сверлильный, фрезерный, токарный и шлифовальный станки. Подменяла опытную станочницу Лизавету Григорьевну Милькову (Ваганову).*

*Поступила в восьмой класс вечерней школы рабочей молодёжи. Мне это пригодилось, когда в 1945 году я стала студенткой очного отделения мототехникума по специальности техник - инструментальщик [61].*

*Однажды увидели в кадрах кинохроники колонну мотоциклов М-72. Охватило чувство гордости, сопричастности: это же нашими руками они сделаны. Мы тоже воюем!*

*Родные называли меня «кормящая мама», так как в семье я была основной добытчицей. Отца, как репрессированного, забрали в трудовую армию. Получала продовольственные карточки на маму, умиравшую от туберкулёза, на 65-летнюю бабушку, на сестрёнок 3-х и 5-ти лет. Вела хозяйство.*

*Никогда не забыть той радости и всеобщего ликования, когда сообщили, что война закончилась: мы победили!» [62].*

Семья **Вассы Павловны Рыковой (Киршиной)**, слесаря - сборщика, кавалера орденов **«Знак Почёта»** и **«Октябрьской Революции»** жила в деревне Сосновка, но в голодном 1943 году пришлось переехать в Ирбит. Старшему брату Петру было пятнадцать лет, Вассе - четырнадцать. За Павла в отделе кадров мотозавода сразу ухватились, как за взрослого мужика. « - А я была маленькая и уж очень худая, - вспоминает Васса Павловна. – Ходила в отдел кадров недели две, упрашивала, чтобы дали хоть какую-нибудь работу. Не берут. Какая из тебя работница, иди в школу! Наконец, устали от упорного ребёнка, сжалились! «Принята на мотоциклетный завод 21 июля 1943 года» - так написано в трудовой книжке В. П. Рыковой [42].

Поначалу Васса трудилась в лакировочном цехе, а затем была переведена в сборочный, где не хватало кадров на сборке узлов и мотоциклов. Выучившись на слесаря - сборщика, Васса Павловна трудилась на участке сборки фар и передней вилки.

*«В войну мы собирали мотоциклы на столиках. Соберутся несколько человек и бегают вокруг. Трудно было. Ведь тогда не было ни подъёмников, ни гайковёртов, ни конвейера».*



Васса стремилась делать всё быстро, но тщательно, ведь именно финальная продукция контролировалась военными представителями особенно строго. Если военпреда не устраивало качество сборки, то он заставлял разбирать узел, собирать его и вновь проходить контроль. Непросто было девочке - худышке выполнять работу взрослого. Иногда к подростку подходил директор завода Александр Максимович Макаров, клал на плечо руку и участливо спрашивал: *«Устала? Потерпи немного. На нас Родина смотрит. Отдохнём позднее»* [42].

Зимой, на исходе сорок четвёртого года, случилась у Вассы беда: дочка хозяйки снимаемой квартиры украла у Киршиных все продовольственные карточки. Целых десять дней без хлеба! Два дня ребята ничего не ели, а на третий - просто не смогли выйти в рабочую смену. А ведь надо работать - Васса уже второй год собирала мотоциклы для фронта. После окончания первой смены Васса засобиравшись домой.

*- Ты куда, Васёна? Во вторую смену на вилку вставай, - остановил её мастер, но, взглянув на расстроенное лицо девчушки, спросил: «Да что с тобой? Никак ревёшь?»*

А у неё и на самом деле слёзы градом. Голодная всю смену, да и вечером есть нечего. Рассказала всё мастеру. Тот ненадолго убежал и вскоре в цех пришёл директор завода А. М. Макаров и выдал Вассе талоны на дополнительный обед в заводской столовой для неё и для брата: *«На вот, поешьте. Да иди работай. А завтра зайди ко мне»* [42].

Назавтра пришла Васса в приёмную директора, башмаки свои на деревянной подошве сняла, у двери аккуратненько поставила. А то, что носки дырявые и грязнее башмаков, не заметила. Директор выпросил, как и где живёт Васса, семья какая, велел написать заявление на квартиру. Здесь ей выдали талоны на полный рабочий паёк на все десять дней. Хлеб получали в заводской столовой. Завод протянул тогда Вассе Павловне руку помощи, поддержал.

И она, Васса Павловна Рыкова (Киршина), в долгу у него не осталась. Сорок один год, с июля военного 43-го, проработала она в главном сборочном цехе завода. **В 1945 году награждали медалями за труд в Великой Отечественной войне.** Наградили и **Вассу Рыкову (Киршину)**, шестнадцатилетнюю сборщицу мотоциклов.

**Николай Филиппович Конев**

принадлежит к тому поколению заводчан, которое встало к станкам в трудную военную пору. В 1943 году он окончил 7 классов. Парень он был смышлёный, учиться бы дальше, да у матери, кроме него, старшего, ещё трое детей. Отец в трудовой армии служил в Первоуральске, там и умер от голода...

Приняли Николая на мотозавод учеником токаря. Подростки военных лет не были акселератами. К станку юный рабочий вставал на подставку.

Раннее утро. В мутном рассвете пропели петухи. В избах деревни Ерзовки зажглись огни.

*-Коленька, вставай, пора уже, - будит мать сына.*

Коленька и сам понимает, что пора отправляться на завод, но не хочется покидать нагретую постель. Опять придётся шагать и шагать по изъезженной дороге. Семь километров до города, а транспорта никакого. *«Был бы отец дома, может, и не пошёл бы на завод. Нету его...»* — думал свою нелёгкую думу пятнадцатилетний Коля Конев. Он знал, что не под силу одной матери поднимать четверых детей. Значит, надо работать.

Мерцают вдали городские огни. Призывно загудел заводской гудок. Коля торопится. Главное - не опоздать бы на работу. Мастер Борис Середин, у которого он учился восемь месяцев, человек дисциплинированный, требовательный.

*- Помни, Коля, наладчиком на автоматах быть не просто, - говорил наставник своему ученику. - Как отладишь автомат, так он и работать будет. Все дело в нас - наладчиках [64].*

К счастью мастера Середина, его ученик оказался смышлёным, любознательным, а главное - старательным и дисциплинированным. Пришло время держать экзамен. Конев показал хорошие знания. Это было в 1943 году.

И с тех пор **Николай Филиппович, кавалер ордена «Знак Почёта»**, 22 года подряд не оставлял полюбившуюся профессию наладчика токарных автоматов, рационализатора.

Из воспоминаний контролёра ОТК, преподавателя физического воспитания, «Отличника народного просвещения» **Маргариты Васильевны Бочковой (Волковой)**:

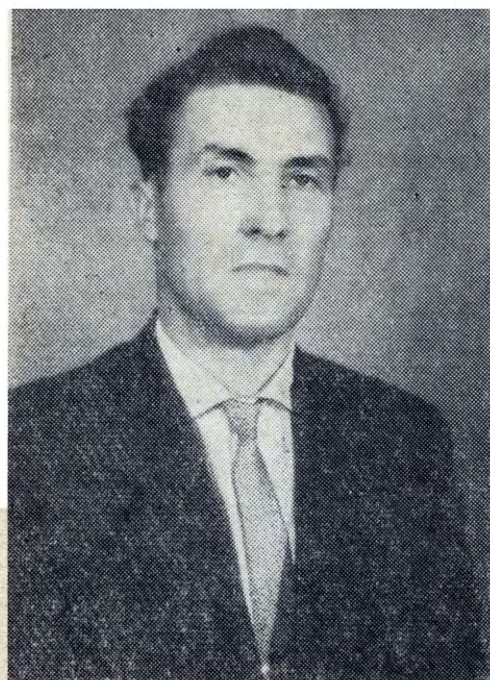
*«В 1943 году я окончила школу и решила пойти работать на мотоциклетный завод. Мне уже было 14 лет. Мои подруги постарше к тому времени уже работали. В отделе кадров мотозавода меня приняли на должность контролёра в отдел технического контроля и направили в механосборочный цех на участок цветного литья. Когда я с сопровождающим вошла в цех, меня оглушил шум работающих станков и автоматов. Освещение в цехе было очень слабое.*



*Пахло маслом и эмульсией. Эта картина произвела на меня такое тяжёлое впечатление, что я шла и плакала. На участке передали меня мастеру ОТК. Звали его Наум Ирмович Полищук. Помню его доброе лицо. Я благодарна ему до сих пор. Мне он привил две важные вещи: во-первых, никогда не опаздывать на работу (во время войны с этим было очень строго) и, во-вторых, следить за качеством выпускаемой продукции. Если бы я пропустила брак в деталях, то затраты бы вычли из моей зарплаты, а главное то, что на бракованном мотоцикле на фронте может пострадать солдат. Это я запомнила на всю свою жизнь» [19].*

Зимой 1943 года пришёл работать на мотозавод **Пётр Яковлевич Калуга** в механообрабатывающий цех в молодёжную бригаду. В старенькой фуфайке и ботинках на деревянной подошве, но столько было веры в победу, что Пётр перевыполнял норму на 170-200 процентов. Умеющего работать так, что за ним едва поспевали, Петра выдвинули в бригадиры. Их коллектив неоднократно выходил победителем социалистических соревнований.

За ударный труд, помимо большого количества грамот, ветеран труда **Пётр Яковлевич награждён медалью: «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», юбилейными медалями, почётным знаком «Ветеран автомобильной промышленности СССР» [59].**



**Сычёв  
Виктор Васильевич**

Из воспоминаний **Виктора Васильевича Сычёва**, слесаря - сборщика мотозавода, **кавалера ордена Ленина.**

*«Мы жили в Москве. Мать и другие родственники работали на мотоциклетном заводе. Мне исполнилось четырнадцать лет, когда началась война, а вскоре и эвакуация на Урал. Из столицы выехали 10 декабря 1941 года, а новый 1942 год встречали уже на ирбитском вокзале [86].*



*После вокзала вместе с другими семьями жить устроились в доме по улице Площадной (ныне баня по ул. Азева).*

*Об учёбе в школе помышлять не приходилось. Стал учеником токаря и с другими подростками работал в подвале - солодовне пивоваренного завода. Там и начинался путь восьмого, механосборочного цеха и мой трудовой путь. Наверху была сборка.*

*Собственно, первое время токарем только считался. Оборудования ещё не было. С женщинами и другими такими же подростками устанавливали его сами. Спускали в подвал, заливали бетоном фундаменты, подключали электроэнергию. Её источником служил маломощный локомотив, который из-за сырости, холода и других неподходящих условий часто выходил из строя.*

*Оборудование не выдерживало, а люди - сыновья и жёны фронтовиков - терпели и выносили холод, сырость, непосильный труд. С утра нагревали стальные болванки, чтобы в неотапливаемом подвале было теплее, но это мало помогало. Охлаждающая эмульсия замерзала, а труженики тыла, тем не менее, производили мотоциклы, которые помогали фронтовикам ковать победу над врагом. Весной подвал заливали талыми водами. Мы вынуждены были продувать и сушить двигатели станков. Рядом со мной в том же цехе работал старший брат, который в 1943 году ушёл на фронт. Мать трудилась на сборке, на верхнем этаже. Конечно, темпы и объёмы производства были невысокими.*





### Новые цеха ИМЗ

*Я обтачивал тогда картер, крышку картера и крышку тормозного барабана. Делал только одну операцию на токарном станке.*

*За день успевал обточить сотню крышек картера. Позднее цех был переведён на территорию нынешнего завода, располагался на месте нового кузнечного цеха в деревянном здании под одной крышей с рамно-прессовым, сборочным, покрасочным и автоматным цехами» [85].*

Мотозаводчане работали самоотверженно. Строительство новых цехов было начато на заводе ещё в январе 1942 года. Чтобы хоть как-то разрядить тесноту, тогда приступили к постройке временного деревянного корпуса. Стройка была объявлена народной.

На строительство привлекалось городское население. Однако, строительство деревянного цеха сильно затянулось из-за отсутствия элементарных условий: не хватало специалистов - строителей, не было подъёмных механизмов. Поэтому в новый деревянный корпус только в 1944 году были перебазированы рамно-прессовый, механический, лакировочный и сборочный цехи, а гальванический цех - только в 1946 году.



Челпанов  
Иван Петрович

Одно из указаний областного комитета партии гласило - построить цех для мотозавода за 13 дней!  
Ирбитский районный комитет ВКП(б), где секретарём по кадрам работал в то время **Иван Петрович Челпанов**, в один день мобилизовал на эту стройку 1500 человек и 500 лошадей из колхозов [69].

Токари и слесари, конструкторы и технологи, бухгалтеры и контролёры, подсобные рабочие и представители дирекции - все, если этого требовали обстоятельства, становились каменщиками, плотниками, малярами или подсобниками.

Усилиями сотен людей с такими же биографиями начиналась не только новая история возрождения завода. В 1946 году за вклад в дело Победы, за повседневную стахановскую работу и успешную помощь фронту более тысячи работников завода были награждены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» [55].

Посмотрите старые фотографии и кинохроники. Эти ребята в измазанных и уже негреющих от изношенности телогрейках с мечтой о мире во всём мире почти-почти дотянулись до небес. Юные рабочие ставили деревянные настилы, чтоб дотянуться до станков, и делали невозможное, совсем не думая о себе. Они выжили, выстояли и победили!

У наших земляков, чьё детство и молодость прошли в тяжелейших условиях, стоит учиться ценить жизнь, как самый дорогой подарок, ценить каждое мгновение рядом со своими родными и близкими.





**ГЕРОЯМ ТРУДА-  
НАШ БОЕВОЙ ПРИВЕТ!**

ВИКТОР ИВАНОВ-44.



**ОТМЕТИМ КАЖДЫЙ ДЕНЬ  
НОВОЙ ПОБЕДОЙ ТРУДА!**

С. Козлов-44.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Весть о капитуляции фашистской Германии ирбитчане с нетерпением ожидали ещё накануне Дня Победы. Взволнованно бились сердца ирбитских мотоциклостроителей в ожидании новостей. Теперь это уже не тревога страшных дней 1941 года. Это тревога радости, боязнь пропустить минуту сообщений, за которую отдано столько жизней. Поздно ложились спать в эти дни люди - караулили передачи из Москвы. Засыпая, не выключали радио: не пропустить бы. И вот... Наконец-то!

9 мая 1945 года, в 2 часа 10 минут ночи по московскому времени, диктор Советского информбюро Юрий Левитан зачитал Акт о военной капитуляции фашистской Германии и Указ Президиума Верховного Совета СССР об объявлении 9 мая Днём всенародного торжества - Праздником Победы. Именно в этот день солдат великой страны вытер с лица пороховую гарь последнего, самого трудного боя, и во всех уголках нашей необъятной Родины радостной вестью прозвучало долгожданное слово: «Победа!»

В это время в Ирбите ранее утро. На Ирбитском мотоциклетном заводе ночная смена заканчивала свою трудовую вахту. Подхваченное сотнями людей торжествующее «ура» перекачивается под сводами цехов.

Заводской двор все больше наполняется людьми. Этот день был самым памятным для ветеранов Ирбитского мотоциклетного завода.

Из воспоминаний **Маргариты Васильевны Постниковой**:

*«В тот день я, как всегда, рано утром ушла на завод. Когда подходила к заводу, в сквере, перед автоприцепным заводом, увидела машины, поставленные для митинга. Сердце в груди забилось, и тут я впервые услышала слово «Победа». К горлу подкатил комок, из глаз потекли слёзы. Собрались мы вместе с автоприцеповцами на митинг, а вокруг только и слышно: «Победа! Победа!». Люди плачут, смеются, обнимаются, целуются...» [14].*

На митинге объявили о празднике в честь Победы и выходной день. Все жители города вышли на улицы, и даже кратковременный дождь не помешал людям. Впервые после трудных дней и ночей улицы города просто цвели от счастливых улыбок, и весь день слышались радостные возгласы: «Победа!».



Завтра мотозаводчане снова придут в цеха и получают свои первые мирные задания. И будут работать с тем же упорством и усердием, как они трудились все 1418 военных дней и ночей.

Из воспоминаний **Геннадия Васильевича Шипицына**, выпускника мотоциклетного техникума 1947 года:

*«Шли мы в мототехникум, помню, лил дождь, на улицах люди ликovali, вывешивали флаги, поздравляли друг друга со слезами радости на глазах. Я дома тоже повесил флаг.*

*Пришли в техникум, на лестнице торжественно встречают нас директор, завуч и другие работники ИМТ, всех поздравляют с Победой. Занятия отменили.*

*Так мы встретили день Победы 9 мая. Ура, конец Великой Отечественной войне!»* [98].

Из воспоминаний **Анатолия Большедворова**, выпускника мотоциклетного техникума 1948 года:

*«Наше поколение хорошо помнит весну 1945 года. В день Победы город был на улицах, площадях, все плакали от радости, целовались, обнимались. Это был праздник всенародного торжества - такое не забывается!»* [18].

Из воспоминаний **Марии Иосифовны Собяниной**:

*«Время войны, когда было тяжело и трудно, когда казалось, не хватит сил, сейчас мне представляется временем закалки наших характеров. Мерилом человеческой ценности был труд: сколько ты можешь сделать для общего дела - разгрома врага, для свободы Родины»* [68].

Город Ирбит принимал, казалось, бесконечные эшелоны с оборудованием эвакуированных производств. Одним из таких предприятий стал мотоциклетный завод, на несколько десятилетий определивший градообразующее производство в Ирбите. В тяжелейших условиях, по колено в снегу, люди разгружали оборудование, строили корпуса, выпускали первую продукцию - подчас под открытым небом. К станкам вставали женщины, старики и дети.

Они трудились по 12-16 часов в сутки, осваивали сложное оборудование, собирая замёрзшими пальцами мотоциклы. Работая на пределе человеческих возможностей, мотозаводчане мужественно переносили все лишения и утраты.

## Исторический дайджест

За годы Великой Отечественной войны усилиями работников Ирбитского мотоциклетного завода было выпущено 7905 боевых машин [83].

Таков вклад мотоциклостроителей в общее дело борьбы с фашистскими захватчиками.

В каждый из мотоциклов было вложено не только умение рук, но и горячее стремление помочь бойцам приблизить день Великой Победы.

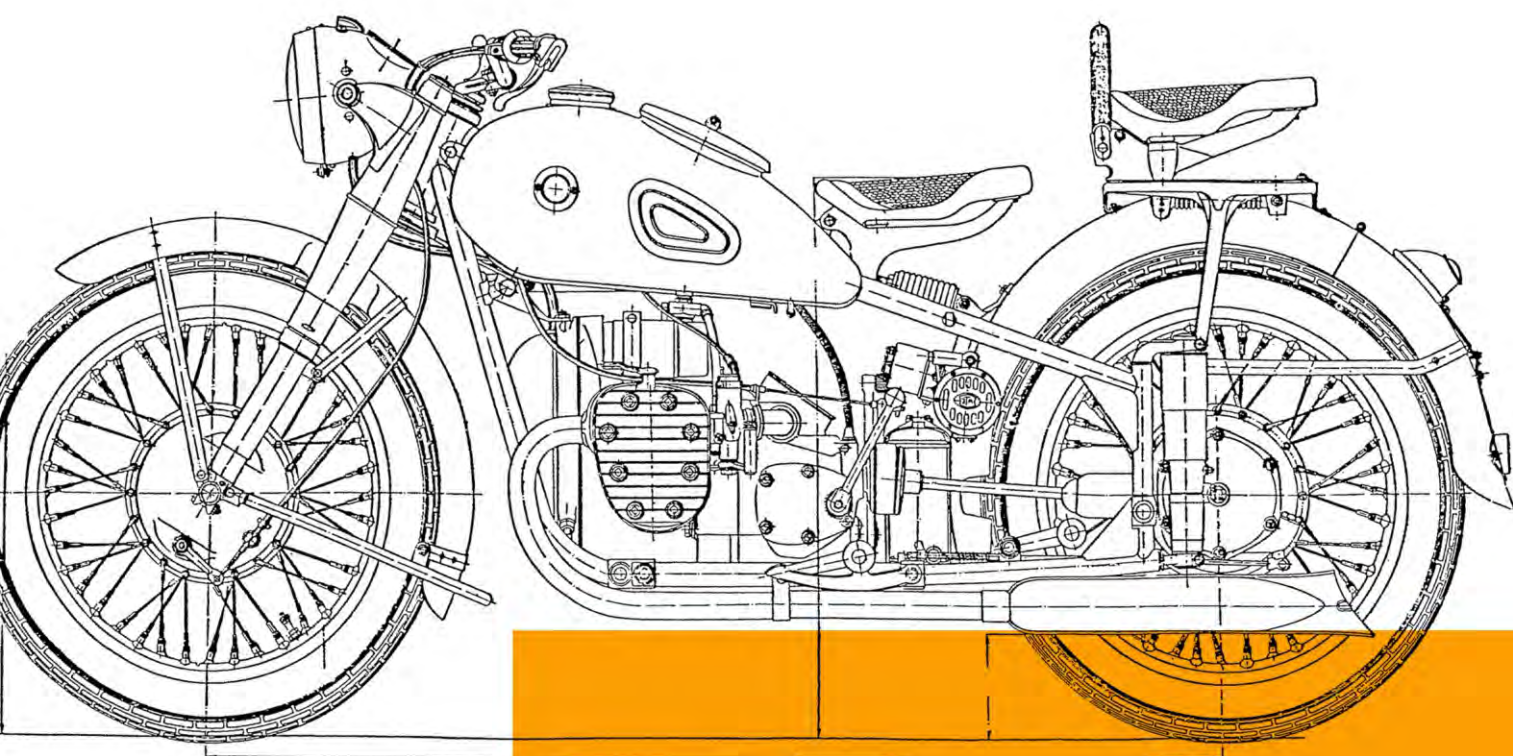
Путь к ней был долог и труден. Небывалой жестокостью и болью, невосполнимыми потерями и разрушениями, скорбью по истерзанной огнём и металлом родной земле были наполнены годы Великой Отечественной войны.

Сколько бы лет ни прошло, как бы ни изменилась наша жизнь - но подвиг людей военного поколения всегда будет волновать сердца их потомков. Мы снова и снова будем вспоминать те страшные дни - фронтовые и трудовые будни миллионов людей, объединённых общей бедой и единой целью - сделать всё, чтобы победить врага.

Бойцы на мотоциклах М-72 и САУ СУ-100 движутся к Красной Площади для участия в Параде Победы. 1945 год







## Список литературы

1. Абрамова Е. Юбилею посвящается // Ирбитская жизнь. - 2007. - 4 апр. (№ 14). - С. 3. - (Дата).
2. Абрамовская О. Труженица высшего разряда // Восход. - 2019. - 28 нояб. - С. 7. - (Наши земляки).
3. Аксёнов М. Корчагинцы Ирбита / М. Аксёнов, А. Анисимов // Воспоминания о зарождении и работе Ирбитского комсомола, 1919 - 1983 гг. / ред. М. Аксёнов. - Ирбит, 1983. - С. 72-79.
4. Аникин В. Улица Главная // Прогулки по Ирбиту : авторский путеводитель / В. Аникин. - Екатеринбург, 2012. - С. 74-79.
5. Аникин В. Улица Константиновская // Дома и люди старого Ирбита / В. Аникин, В. Старков. - Екатеринбург, 2008. - С. 93-96. - (Каменный пояс: взгляд сквозь тысячелетия).
6. Аникин В. Улицы Николаевская и Константиновская // Прогулки по Ирбиту : авторский путеводитель / В. Аникин. - Екатеринбург, 2012. - С. 88-95.
7. Арутюнянц А. Невозможное стало возможным // Восход. - 1981. - 17 окт. - С. 2.
8. Архипова Федосья Васильевна // Война. Женское лицо. 1945 - 2010. Участницы войны вспоминают... : [набор открыток] / МУК «Ирбитский историко-этнографический музей» ; материалы подгот. Н. Палтусова. - Ирбит, 2010.
9. Аршинов С. Введение // Мотоциклы Ирбитского завода: эксплуатация и ремонт : справочник / С. Аршинов, И. Кошелев. - Ленинград, 1986. - С. 4-17.
10. Баталов В. Ирбит в годы войны // Восход. - 1990. - 11 мая. - С. 1-2.
11. Белоусова З. Девушки в солдатских шинелях // Воспоминания о зарождении и работе Ирбитского комсомола, 1919-1983 гг. / ред. М. Аксёнов. - Ирбит, 1983. - С. 61-68.



12. Берсенёва Ю. Памяти талантливого человека // Ирбитская жизнь. - 2009. - 13 мая (№ 19). - С. 4. - (Земляки).
13. Бирюков В. ИМТ. Юбилей встречаем достойно // Ирбитская жизнь. - 2004. - 31 марта (№ 12). - С. 3. - (60 лет Ирбитскому мототехникуму).
14. Битков А. Этот день Победы // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 115-116. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
15. Богуславский В. Этапы большого пути // Восход. - 1971. - 23 окт. - С. 1.
16. Боевой конь РККА. - Текст : электронный // Autobuy.ru : Хочу авто : интернет-портал старинной автомеханики. - URL: <http://autobuy.ru/page/zhurnal-moto-rkka>. – Дата публикации: 23 декабря 2013.
17. Бойко В. Ирбитчане в годы Великой Отечественной войны // Ирбит / В. Бойко, Я. Герштейн. - Свердловск, 1959. - С. 76-81. - (Города Свердловской области).
18. Большедворов А. Наша «Альма-Матер» // Восход. - 2014. - 3 апр. - С. 8.
19. Бочкова М. Уроки военных лет // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. – Ирбит, 2010. - С. 357-358. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
20. Буланов А. Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефинова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - 151 с. : ил.
21. Буланов А. Мотоспорт в Ирбите // Ирбитская жизнь. - 2015. - 18 марта (№ 11). - С. 3.
22. Буланов А. Начало... : (из книги «Ирбит и Ирбитский край») / А. Буланов, В. Живулин // Восход. - 2006. - 19 окт. - С. 1.
23. Буланов А. О чём наш справочник // Мотоспорт в Ирбите : справочник / А. Буланов. - Ирбит, 1997. - С. 3-4.
24. Буланов А. 5 / 55 / записала Ю. Берсенева // Ирбитская жизнь. - 2009. - 24 июня (№ 25). - С. 4.

25. Буланов А. Работа на ИМЗ // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефирова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 135.
26. Буланов А. Сокровища Урала // Восход. - 2011. - 19 нояб. - С. 3. - (Ирбитскому мотоциклетному заводу - 70 лет).
27. Буланов А. Сокровища Урала // Мото. - 2011. - № 11. - С. 72-74.
28. Буланов А. Тайна первого старта // Восход. - 1998. - 25 мая. - С. 3 ; То же. - 2019. - 20 февр. - С. 3. - (К юбилею первого мотокросса в Ирбите).
29. Буланов А. Тайна первого старта // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефирова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 11-14.
30. Буланов В. Спорт в Ирбите в годы Великой Отечественной войны // Ирбитская жизнь. - 2015. - 13 мая (№ 19). - С. 7.
31. Войтенко А. Муниципальное образование город Ирбит. Предзаводская площадь мотоциклетного завода // Свод памятников истории и культуры Свердловской области : в 2 т. / М-во культуры Свердловской области [и др.] ; отв. ред. В. Звагельская. - Екатеринбург, 2008. - Т. 2 : Свердловская область. - С. 299-300.
32. Воробьев Б. Любовь моя, мотоциклы // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефирова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 33-38.
33. Время выбрало их // Ирбит торговый. - 2014. - 26 марта - 2 апр. (№ 6). - С. 2.
34. Все для фронта! - Текст : электронный // За рулем : [сайт] / шеф-ред. К. Васильев. – Москва, [1999]-2020. - URL:[http://www.zr.ru/content/articles/17689-vse\\_dla\\_fronta/](http://www.zr.ru/content/articles/17689-vse_dla_fronta/) (дата обращения 10.07.2020).
35. Герштейн Я. Боевая колесница // Город на Нице : краеведческие очерки : (книга вторая) / Я. Герштейн. - Екатеринбург, 2000. - С. 295-300. - (370-летию Ирбита посвящается).



36. Герштейн Я. Боевая колесница // Ирбит и его окрестности : краеведческий путеводитель / Я. Герштейн. - Екатеринбург, 1995. - С. 136-141.
37. Герштейн Я. Идёт война народная // Ирбит / Я. Герштейн, А. Смирных. - Свердловск, 1977. - С. 59-68. - (Города нашего края).
38. Герштейн Я. Идёт война народная // Ирбит / Я. Герштейн, А. Смирных. - Свердловск, 1981. - С. 84-98. - (Города нашего края).
39. Герштейн Я. Крупнейший в России // Ирбит и его окрестности : краеведческий путеводитель / Я. Герштейн. - Екатеринбург, 1995. - С. 111-118.
40. Герштейн Я. На южной окраине // Город на Нице : краеведческие очерки : (книга вторая) / Я. Герштейн. - Екатеринбург, 2000. - С. 301-306. - (370-летию Ирбита посвящается).
41. Герштейн Я. По местам трудовой славы ирбитчан : маршрут № 3 // Ирбит и его окрестности : метод.рекомендации в помощь организаторам похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа / Я. Герштейн. - Ирбит, 1981. - С. 9-10.
42. Дубских В. Над упорным ребёнком сжалась... // Восход. - 2005. - 11 марта. - С. 1. - (Победе - шестидесятый!).
43. Дубских В. Сильный духом // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 260-261. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
44. Жилина Н. Молодёжь работала не покладая рук // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С.367-368. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
45. Журавлёв П. По двенадцать часов в четырнадцать лет // Восход. - 2014. - 9 дек. - С. 3. - (Ваших писем голоса).
46. Зверева А. Человек дела и высокой ответственности // Восход. - 2014. - 26 авг. - С. 4.
47. Зефиоров Б. Завод - что дом родной // Восход. - 1981. - 2 сент. - С. 3. - (О городе, о товарищах, о себе: письма в редакцию).

48. Зефилов Б. Завод – что дом родной // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефилова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 88-91.
49. Зефилов Б. Так создавали «Уралы» // Восход. - 1991. - 28 сент. - С. 2. - (К 50-летию мотозавода).
50. Зефилов Б. Так создавали «Уралы» // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефилова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 60-67.
51. Зефирова Э. После фронта - снова на завод // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 126-127. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
52. Иваницкая Ю. Через трудности / подгот. В. Баталов // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 65-68. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
53. Ирбитский мотоспорт // Веси. - 2009. - № 2. - С. 48-49.
54. Ирбитский мототехникум : краткая историческая справка // Восход. - 1994. - 12 февр. - С. 2. - (Уже полвека прожито).
55. Ирбитский мотоциклетный / литератур.обработка Н. Кожевникова ; фот. Г. Кузеванова. - Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1968. - 80 с.
56. Кондрашова Г. Работы много – и сердце радуется // Восход. - 2015. - 10 февр. - С. 1. - (К 70-летию Великой Победы).
57. Коновалова Т. Кузница кадров. История продолжается // Ирбит торговый. - 2014. - 26 марта - 2 апреля (№ 6). - С. 1.
58. Коркин А. Рабочая верность. - Восход. - 1981. - 9 мая. - С. 2.
59. Коршунова И. Мастер «Золотые руки» // Восход. - 2015. - 30 апр. - С. 11.
60. Кудрин В. Мотоциклисты // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефилова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 23-33.



61. Култышева М. Знаю о войне не понаслышке // Восход. - 2015. - 10 февр. - С. 3.
62. Култышева М. От испуга спряталась за станком // Восход. - 2010. - 27 февр. - С. 3. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
63. Култышева М. От испуга спряталась за станком // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 352-353. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
64. Култышева М. Пропел гудок заводской // Ирбитская жизнь. - 2011. - 23 нояб. (№ 47). - С. 4.
65. Литвиненко М. Кто они, герои знаменитой картины «Освобождение Минска» // Областная газета. - 2014. - 21 нояб. - С. 5.
66. Макурин А. «Лалетинки» ирбитских мотоделов // Уральский следопыт. - 2012. - № 7. - С. 38-40.
67. Миронов В. В авангарде // Восход. - 1966. - 21 окт. - С. 2-3. - (25-летие мотозавода).
68. Мордяшова Л. Их слёзы превращались в порох // Восход. - 2015. - 6 июня. - С. 2. - (Победный май).
69. Мордяшова Л. Мэр военного периода: построить цех за 13 дней! // Восход. - 2014. - 4 февр. - С. 3.
70. Мосунова Г. Аллея Славы живёт // Ирбит торговый. - 2015. - 12-19 мая (№ 5). - С. 4. - (Память).
71. Мосунова Г. Женщина - славная, судьба непростая // Восход. - 2010. - 12 янв. - С. 5.
72. Мосунова Г. Женщина - славная, судьба непростая // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 346-348. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
73. Мотоциклетной академии 70 лет // Восход. - 2014. - 3 апр. - С. 2.
74. Никитина-Зефирова Т. «Не бойся, у меня есть мотоцикл» // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефирова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 101-102.

75. Овчинников В. По-стахановски : Герой Социалистического Труда А. Г. Перцева // Восход. - 1984. - 24 нояб. - С. 2.
76. Огибенина К. Дважды орденосный // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 320-321. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
77. Перцева А. Не жалели сил для Победы // Воспоминания о зарождении и работе Ирбитского комсомола, 1919-1983 гг. / ред. М. Аксёнов. - Ирбит, 1983. - С. 86-87.
78. Присяжнюк Г. Геннадий Кузнецов // Восход. - 2015. - 7 мая. - С. 10. - (1941-1945. Истории Победы...).
79. Рыков С. Стальные кони Ирбита // Мотопапа : 100-летию со дня рождения Бориса Владимировича Зефинова посвящается / А. Буланов ; ГБУК СО «Ирбитский гос. музей мотоциклов». - Ирбит, 2011. - С. 39-41.
80. Сафонова П. С такой наградой - единственная // Восход. - 2008. - 13 нояб. - С. 4. - (Ветеран).
81. Скажите, кто у руля // Ирбитская жизнь. - 2009. - 1 апр. (№ 13). - С. 5.
82. Смирных А. Память как всполохи той великой грозы // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 299-303. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
83. Субботина И. Всё для фронта, всё для Победы! // Восход. - 2015. - 12 февр. - С. 9.
84. Суханов Т. Есть 500000-й мотоцикл! // Восход. - 1967. - 21 мая. - С. 1.
85. Сычёв В. Стал Ирбит второй родиной : Виктор Васильевич Сычёв, слесарь-сборщик мотозавода, кавалер ордена Ленина // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 181-182. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
86. Сычёв В. Так это начиналось // Восход. - 1981. - 2 окт. - С. 3.
87. Тетюцких Л. Уральский добровольческий танковый корпус // Ирбит торговый. - 2012. - 19-26 нояб. (№ 31). - С. 4 ; 27 нояб. - 3 дек. (№ 32). - С. 4.



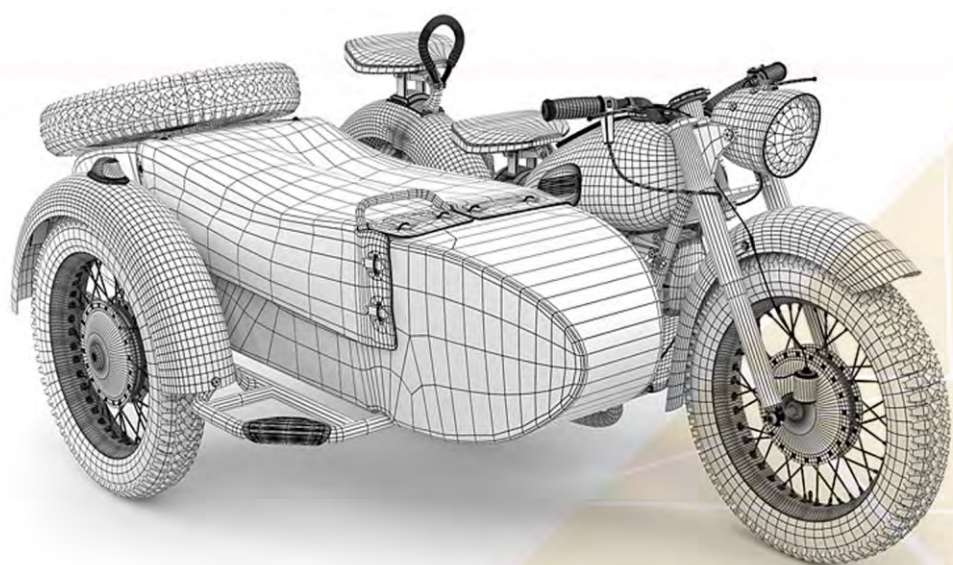
- 
88. Тихонова Е. Жить с душой, открытой людям! // Ирбитская жизнь. - 2019. - 20 нояб. (№ 47). - С. 4.
89. У нас всё началось 128 лет назад / подгот. В. Живулин // Восход. - 2005. - 26 окт. - С. 3. - (К 65-летию системы начального профессионального образования).
90. Удинцева Т. В победе есть и наша лепта... // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 317-319. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
91. Удинцева Т. Фронтовые бригады ирбитского края // Есть в Победе и наша лепта... / ред. и сост. В. Живулин. - Ирбит, 2010. - С. 303-304. - (65 лет Великой Победе над фашизмом).
92. Уралова С. С него-то всё и началось // Ирбитская жизнь. - 2006. - 22 марта (№ 12). - С. 9.
93. Фёдоров А. От первого к миллионному // Восход. - 1975. - 5 апр. - С. 3.
94. Фёдоров А. 1. Рождение // Восход. - 1966. - 26 июля. - С. 2. - (К 25-летию мотозавода).
95. Фёдоров А. 2. Становление // Восход. - 1966. - 31 июля. - С. 2. - (К 25-летию мотозавода).
96. Фёдоров А. 3. Становление // Восход. - 1966. - 5 авг. - С. 2. - (К 25-летию мотозавода).
97. Черепанова Е. Клянёмся множить традиции отцов // Восход. - 1966. - 28 окт. - С. 1. - (Первые комсомольско-молодёжные бригады - на мотозаводе).
98. Шипицын Г. ИМТ и конец войны // Моя жизнь : [рукопись] / Г. Шипицын. - Ирбит, 2009. - С. 5-9.
99. Шипицын Г. Мы начинали в сорок четвёртом... // Восход. - 2008. - 10 апр. - С. 2.
100. Эннс В. Дети и война : (по страницам газеты «Коммунар») // Ирбитская жизнь. - 2006. - 28 июня (№ 26). - С. 7. - (Ирбит и ирбитчане).
101. Этот день в истории области : 25 февраля 1942 года // Областная газета. - 2012. - 25 февр. - С. 1.

102. Язовских Н. Боевая, быстрая, надёжная // Восход. - 1981. - 17 окт. - С. 2.
103. Язовских Н. Мотозаводцы в годы войны // Воспоминания о зарождении и работе Ирбитского комсомола, 1919-1983 гг. / ред. М. Аксёнов. - Ирбит, 1983. - С. 80-85.



# Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Мотопром СССР накануне войны.....	5
Глава 2. Создание мотоцикла марки М-72.....	16
Глава 3. Эвакуация в тыл.....	24
Глава 4. Трудности на новом месте.....	32
Глава 5. Формирование коллектива.....	44
Глава 6. Комсомольско-молодёжное движение.....	56
Глава 7. Ирбитские мотоциклы на фронтах Великой Отечественной.....	68
Глава 8. История создания мотоциклетного техникума.....	84
Глава 9. Мотозаводцы на полях сражений.....	96
Глава 10. Воспоминания тружеников тыла.....	108
Заключение.....	122
Список литературы.....	126



г.Ирбит  
ул. Орджоникидзе, 32



6-27-51, 6-41-74



[www.biblio-irbit.ru](http://www.biblio-irbit.ru)  
[www.kraeved.biblio-irbit.ru](http://www.kraeved.biblio-irbit.ru)