ГЛАВА 4.3.3.
«СКБ МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ ЗиДа (СПОРТИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ)»
(1954 – 1985... гг.)

*«**Много слов благодарности и работникам СКБ, и цеха №26 ЗиДа**. Ведь без их участия не было бы наших побед»* [Валерий Аверин, 05.09. 2015].

*«Пухлые архивы **СКБ завода имени Дегтярёва** хранят всё, что связано с полувековой историей развития отечественного мотоциклостроения и мотоспорта. И если бы «тома» этой весьма ценной «мотоэнциклопедии» были изданы обособленно, далеко не последнее место занял бы в них рассказ о ковровских традиционных кроссах»* [«Выбор цели», 2006].

*«В одной из комнат **СКБ ЗиДа** стоят десятки мотоциклов. Это музей. По собранным здесь образцам можно прочитать всю историю советского и зарубежного мотостроения. Внимание посетителей привлекают машины, резко отличающиеся от дорожных. Это спортивные ветераны, повидавшие на своём коротком веку немало побед и огорчений. Проектирование образцов для спортивных состязаний – второе главное дело СКБ, с которым он справляется так же успешно, как и с первым»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

Часть многочисленных призов мотогонщиков ЗиДа (кабинет нач.СКБ ЗиД)
(фото из архива Ю.С.Григорьева)

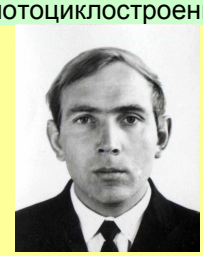
«Мотоциклетные соревнования играют огромную роль в деле развития мотоциклетной техники. Для эксплуатации в различных дорожных условиях мотоцикл должен иметь, помимо хороших динамических качеств, хорошую надёжность и комфортабельность.

*Если в соревнованиях на дистанцию в 1 км со стартом с хода и с места проверяется динамика мотоцикла, в **гонках на длинной дистанции** – надёжность работы его двигателя, в соревнованиях по пересечённой местности (**кросс**) – надёжность конструкции мотоцикла в целом, то в **многодневных поэтапных соревнованиях** выявляются все экс-*

плуатационные качества мотоцикла – его динамика, надёжность и комфортабельность. Таким образом, многодневные поэтапные соревнования, а которых в отличие от других мотоциклетных соревнований, помимо максимальной скорости, учитываются другие показатели, имеют особое значение в деле усовершенствования дорожных мотоциклов, выпускаемых заводами для народного потребления.

Мотоциклетная промышленность, используя технические результаты мотоциклетных соревнований, ежегодно улучшает качество выпускаемых мотоциклов и ведёт конструкторские работы по созданию новых дорожных и спортивных мотоциклов» [«Программа 1956 г.»].

Нач.СКБ (№1) мотоциклостроения	Нач.СКБ мотоциклостроения	Нач.СКБ мотоциклостроения	Нач.СКБ мотоциклостроения
Долгушев И.В. (1891) **1954** – 07.**1957**	**Лапшин** В.И. (1926-1989) **…1958** – **1961**	**Данилов** Ю.В. (1925) **1961** – **1964**	**Росляков** В.Я. (1929) 12.**1964** – 08.**1972**

Нач.СКБ мотоциклостроения	Нач.ОКБ-2 мотоциклостроения	Гл.конструктор СКБ ЗиДа	
			**сократили**
Данилов Ю.В. (1925) **1972** – **1985**	**Григорьев** Ю.С. (1940) **1986** – **1993**	**Воркуев** С.А. (1950) **1993** – 01.**2004**	

1954 г. *«Однако потребность в этом виде транспорта продолжала возрастать. В повышенном спросе речь шла не только о количественном росте. Предстояло много сделать для улучшения качества машин и, что было особенно важным, приступить к разработке и проектированию отечественных образцов.*

Учитывая такие обстоятельства, вышестоящие организации сочли необходимым разрешить создание в Коврове и Ижевске специальных конструкторских бюро мотостроения.

*6 июня **1954** г. согласно решению Совета Министров СССР директором завода Александром Сергеевичем **Шишкиным** был подписан приказ о создании специального конструкторского бюро (СКБ) мотоциклостроения.*

На вновь созданную творческую организацию возлагались следующие задачи:

1. Обслуживание текущего производства мотоциклов.

2. Модернизация выпускаемых мотоциклов.

3. Проектирование, изготовление опытных образцов мотоциклов и их испытание с целью подготовки к серийному производству.

4. Проектирование, изготовление опытных образцов и испытание спортивных и гоночных мотоциклов, выпускаемых заводом в серийном производстве.

***Начальником СКБ** назначался инженер **Долгушев** И.В., его заместителем – **Лапшин** В.И.*

Начальниками отделов СКБ стали: конструкторского отдела текущего производства – тов. Павлов А.П., конструкторского отдела модернизации мотоциклов (дорож-

ных и спортивных) – инженер Аксёнов В.И., исследовательского отдела – инженер Данилов Ю.В. В конце 1954 г. было организовано бюро информации, его возглавил Егоров В.К.

Работникам СКБ обеспечивался неограниченный простор для творчества. Новаторский поиск новых технических решений во вновь созданном СКБ осуществляли инженеры Фомин Ю.А., Кабаев Д.П., Введенский В.Д., Маринин Г.И., Афанасьев С.М., Чувардаев П.В., Цыбаков А.С., Теплухин С.А., Егоров В.К., Булатов В.В., Заворуев Н.Ф., испытатели дорожных и спортивных мотоциклов мастера спорта СССР Краснов А.Ф., Киреев В.И., Кулёв Н.В. и др.» [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

1954 г. *«В **1954** г. на кроссовых трассах появились гоночные мотоциклы с маркой ковровского завода – «К-55 С1» и «К-55 С2». Ещё через 3 года конструкторы СКБ в чертежах воплотили следующий гоночный вариант – спортивно-кроссовый «К-175 СК»...* В.Истаров» [«ЗТ», 24.09.2002], [«Выбор цели», 2006].

1955 г. *«Конструкторским отделом под руководством В.И.**Лапшина** совместно с испытателями **Красновым** А.Ф., **Киреевым** В.И. и др. были подготовлены первые образцы спортивных мотоциклов для кросса, шоссейно-кольцевых гонок и многодневных соревнований. Творческое содружество инженеров и испытателей дало положительные результаты. Во Всесоюзных соревнованиях на первенство марки **1955** г. в г. Киеве команда завода завоевала общее 1 место, в том числе 1 место в командной шоссейной гонке.*

*Лидеры нашей команды **Краснов** А.Ф. и **Киреев** В.И. завоевали 1 и 2 места в кроссе и шоссейно-кольцевых гонках»* [«Выбор цели», 2006].

1956 г.

Коллектив СКБ ЗиДа (13.06.**1956**)
И.В.**Долгушев** (нач.СКБ, в центре), В.**Лапшин**, Ю.**Данилов**, Ю.**Фомин**
(фото из архива Ю.С.Григорьева)

1957 г. *«В **1957** г. были разработаны первые спортивные мотоциклы класса 175 см^3, а в **1964** г. спортивный мотоцикл для кросса в классе 250 см^3»* [«Выбор цели», 2006].

*«В **1954** г. проектное бюро СКБ спроектировало и изготовило первый образец **К-175**. Новая высота была взята старым, неоднократно оправдавшим себя способом – коллективным умом и усилиями. Этот новаторский поиск осуществили под руководством главного инженера В.В.**Бахирева** и зам.начальника СКБ В.И.**Лапшина** начальники бюро Ю.Данилов, А.Аксёнов, Ю.Фомин, конструкторы Д.Кабаев, Г.Маринин, А.Рогов, С. Афанасьев и другие.*

*Чем же отличался новый мотоцикл **К-175** от машин 1946-1954 гг. Главным при конструировании новой модели было увеличение мощности и улучшение её эксплуатаци-*

онных качеств, а также максимально возможная унификация деталей и узлов выпускаемого ранее мотоцикла…

Принципиально новые методы исследований принесли успех группе Юрия Владимировича ***Данилова****. Первый образец двигателя нового мотоцикла дал мощность 7,5 л.с. Затем она достигла проектной – 8 л.с., а фактически 9-10 л.с, то есть стала вдвое выше мощности старого мотора.*

*Конструкторский поиск удачно, воплотил в первые изделия коллектив опытного цеха, которым руководил в то время В.Е.****Ерисов****…*

Обкатчики, проводившие испытания на дорогах до 8000 км, подтвердили высокие технико-эксплуатационные качества К-175.

В ***1957*** *г. новый мотоцикл был поставлен на массовое производство. В различных вариантах завод выпустил более миллиона* ***К-58*** *и* ***К-175****…*

Проектирование и постановка на массовое производство мотоцикла ***К-175*** *окончательно определило творческое лицо ковровской школы»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

1958 г.

Известные советские мотогонщики, Чемпионы СССР, участники Ковровских мотокроссов (даже не ковровчане): Н.М.**Михайлов** (Москва), И.М.**Григорьев** (Киев) активно участвовали в совершенствовании ковровских мотоциклов.

*«****Михайлов*** *Николай Петрович – легенда Советского мотоспорта. Чемпион СССР по мотокроссу, кольцевых и гаревых дисциплинах. К сожалению, он ушёл из жизни в 2010 г., ушёл забытым, как и многие наши спортсмены. Он был скромным человеком, рассказывал о том, как строил моторы, почти жил в* ***Ковровском КБ*** *и Серпуховском НИИ МОТОПРОМ, как в те 1960-е гг. ставили лепестковые клапана на впуск, в 1950-е гг. переделывали моторы для работы на спирту»* [http://f4.motogon.ru/ja-legenda/mihajlov-nikolaj-petrovich/].

1961 г.

Коллектив СКБ мотоциклостроения (21.01.**1961**) [«Альбом «25 лет СКБ»]

1963 г. *«В **1963** г. началась ковровская биография Ю.С.**Григорьева**. «В СКБ пришёл, как к себе домой, – вспоминает Юрий Сергеевич. – Начальником был уже Ю.В.**Данилов**.*

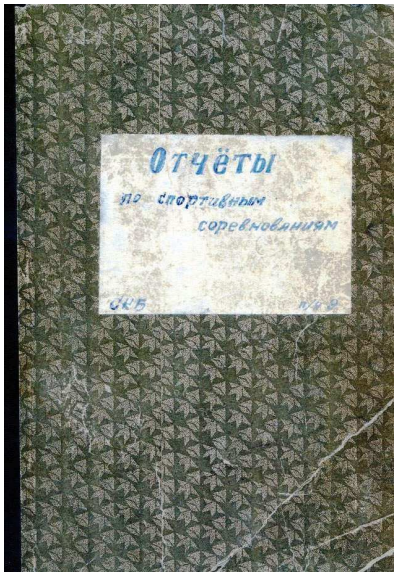
*В СКБ в это время работали талантливые проектировщики спортивных мотоциклов, исследователи и испытатели Ю.Трофимец, В.Горулько, Б.Динабург. Работая с ними, многому научился и был в числе спортсменов-испытателей, которые тренировались у засл.тренера СССР, мс Ю.И.**Трофимца**». По настоянию Ю.И.Трофимца и под его руководством Юрий становится проектировщиком спортивных мотоциклов. Первым мотоциклом, над которым колдовал Ю.С.Григорьев, был «ЧеЗет», привезённый в Ковров мс СССР И.М.**Григорьевым**. Вместе они занялись переделкой двигателя. Юрий Сергеевич занимался изготовлением нового коленчатого вала. Это был его первый опыт модернизации. Каждую неделю в пятницу после работы Ю.С.Григорьев ездил из Коврова в Чебоксары на мотоцикле. 400 км туда – 400 обратно, 5 часов в пути»* [И.Широкова, «Дегтярёвец»].

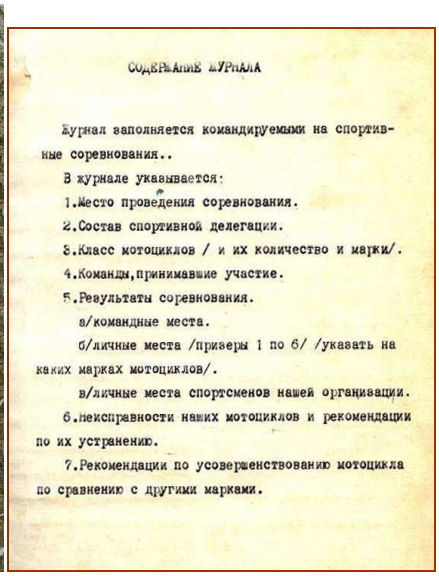
1964 г. *«16 августа **1964** г., г.Кировоград. **Первенство СССР по мотокроссу** среди юношей («125» и «175») и среди мужчин («125»). Команда в составе: Ю.**Варабин**, В.**Петров**, В.**Краснощёков**, М.П.**Лепешев** выступала на мотоциклах К-125СК и К-175СК и заняла 1 место. Личные результаты: Ю.**Варабин** – 1 место, В.**Петров** – 2 место, класс «125», класс «175», В.**Краснощёков** – 3 место, класс «175», М.**Лепешев** – сошёл, класс «125» из-за неисправности мотоцикла.*

Все участники Первенства СССР выступали на мотоциклах Ковровского мотозавода» [Ю.С.Григорьев].

Ю.С.**Григорьев** показал очень интересный документ. Это журнал отчётов по спортивным соревнованиям, который вёлся в СКБ мотоциклостроения ЗиДа с целью фиксации замечаний по мотоциклам после соревнований. На основании этих замечаний велась практическая работа по устранению этих замечаний, по модернизации узлов мотоциклов.

Справа – одна из страниц журнала с замечаниями тренера команды мотогонщиков ЗиДа Ю.И.**Трофимца**.





СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА

Журнал заполняется командируемыми на спортивные соревнования..

В журнале указывается:

1.Место проведения соревнования.

2.Состав спортивной делегации.

3.Класс мотоциклов / и их количество и марки/.

4.Команды,принимавшие участие.

5.Результаты соревнования.

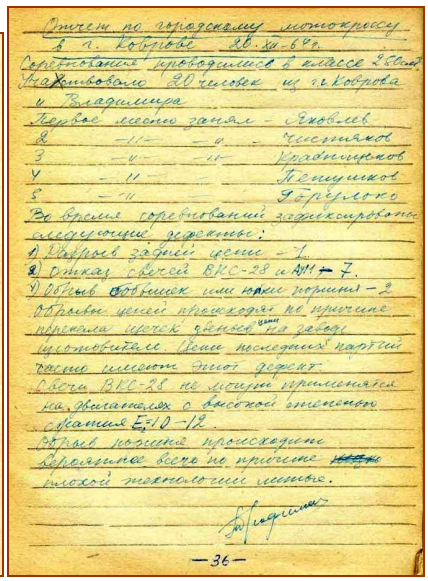
а/командные места.

б/личные места /призеры 1 по 6/ /указать на каких марках мотоциклов/.

в/личные места спортсменов нашей организации.

6.Неисправности наших мотоциклов и рекомендации по их устранению.

7.Рекомендации по усовершенствованию мотоцикла по сравнению с другими марками.



Отчет по городскому мотокроссу
в г. Коврове 28.XII-64 г.
Соревнования проводились в классе 250см³
на Жиповом 30 человек из г.Коврова
и Владимира
Первое место занял - Яковлев
2 — " — — " — Чистяков
3 — " — " — Крабинников
4 — " — — Лепешков
5 — " — — Горулько
Во время соревнований зафиксированы следующие дефекты:
1) Обрыв задней цепи — 1
2) отказ свечей БКС-28 и АИ11 — 7.
3) Обрыв обгонок или их поршней — 2
Обрывы цепей происходят не прочности прутка цепи, а из-за плохой шлифовки. Если последних партий часто имеют этот дефект.
Свечи БКС-28 не могут применяться на двигателях с высокой степенью сжатия 8:10-12.
Обрыв поршня происходит вероятнее всего не прочности плохой технологии литья.
— 36 —

*«Машины, созданные ковровскими конструкторами и рабочими, с успехом конкурировали с известными зарубежными марками – чешскими, австрийскими, шведскими. Недаром же Юрий Игнатьевич **Трофимец** вместе с воспитанниками «химичил» над мотоциклами, которые СКБ готовил для команды практически к каждым крупным соревнованиям. После них на рабочие столы конструкторов ложились изуродованные вилки, подвески, другие узлы и детали, не выдержавшие испытания трассой. Нередко сопровождались они чертежами и эскизами, выполненными Трофимцом и самими гонщиками. Над новыми, более современными и пригодными для сложных трасс машинами конструкторы и спортсмены работали совместно...* В.Истаров» [«ЗТ», 24.09.2002].

1965 г. *«… В СКБ к этому времени (1963) уже было создано бюро спортивных мотоциклов, в котором стал работать* ***Григорьев*** *Ю.С. В начале* ***1965*** *г. ему было поручено разработать новый двигатель, и к зимнему мотокроссу появилось 8 новых спортивных двигателей. Работали вместе с Б.Т.Уткиным, С.Власовым, В.Д.Введенским. Команда ЗиДа выступала на новых мотоциклах с новыми двигателями в кроссе на острове Мэн в Англии в классе 125 см^3 и 250 см^3.*

Механиком ***сборной команды СССР*** *был назначен Ю.С.****Григорьев****. С этого кросса началась служба Юрия Сергеевича* ***механиком сборной команды СССР по кроссу****. Всего на его счету было 8 соревнований международного уровня и целая линейка модернизированных мотоциклов с более мощными двигателями, новыми подвесками, поршнями. Эти мотоциклы отдавали на испытания членам сборной команды СССР, в том числе мсмк В.Арбекову.*

Завод постоянно получал заказ от министерства на изготовление спортивных мотоциклов класса 175 см^3 и кроссовых – в классе 250 см^3» [И.Широкова, «Дегтярёвец»].

1965 г. *«В* ***1965*** *г. СКБ вселилось в светлое, просторное здание. Мотостроение в Коврове всё настойчивее становилось на научную основу. Рождались современные лаборатории, оснащённые всем необходимым оборудованием и приборами. Всё шире становились опытные эксперименты и исследования»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

1967 г. *«Мотопробег* ***1967*** *года. Все модели выпускавшихся на ЗиДе мотоциклов проходили стендовые испытания в лабораториях бюро надёжности СКБ (руководитель Вячеслав Иванович Соловьёв) и в дорожных условиях: на дорогах с различным покрытием, а также на полигоне г.Дмитрова. В* ***1966*** *г. была поставлена задача провести испытания нового масла для двухтактного двигателя мотоцикла «Восход» на дорогах России, Украины, Литвы, Латвии, Эстонии, Белоруссии, Крыма, Кавказа, Урала и Поволжья. Протяжённость тура составляла 12 тысяч км. В группе испытателей ЗиДа ехали Анатолий Фёдорович* ***Краснов****, Анатолий* ***Корунов****, Борис Семёнович* ***Гельбштейн*** *и я. К нам присоединились также ижевцы, туляки и вятичи. Результаты этих сравнительных испытаний влияния нового масла на износ двигателей были рассмотрены во ВНИИ мотопрома (г.Серпухов), и впоследствии было принято решение о его применении для всех мотоциклов с двухтактным двигателем, выпускавшихся в Советском Союзе.* К.**Скрябина**» [«Дегтярёвец», 07.05.2015].

1968 г. *«В то время в СССР был создан совет главных конструкторов мотозаводов. Всего в то время было 4 мотоциклетных завода в автопроме и 4 – в оборонном ведомстве: в Коврове, в Ижевске, в Вятских Полянах и в Туле. Среди этих заводов ЗиД всегда лидировал по техническому уровню и модернизации дорожных мотоциклов, а по спортивным мотоциклам вообще не было равных. В середине 1970-х завод был в первой пятёрке мировых производителей мототехники по кроссовым мотоциклам. Модернизации подвергались и дорожные мотоциклы, на которые устанавливались те новые узлы, которые были разработаны ранее для спортивных мотоциклов.*

Через Ю.С.Григорьева прошли все разработки не только спортивных, но и дорожных мотоциклов. Большая заслуга принадлежит Ю.С.Григорьеву в организации на заводе испытательной службы в 1980-е гг.

В эти годы были организованы лаборатория испытаний спортивных и дорожных мотоциклов, лаборатория электроизмерений. Создание собственной испытательной базы обеспечивало надёжность и живучесть изделий и являлось показателем конкурентноспособности мотоциклов» [И.Широкова, «Дегтярёвец»].

1971 г. *«Команда РСФСР, в составе которой выступали ковровчане В.****Петров****, Ю.****Варабин****, А.****Сивяков****, В.****Волков*** *и молодые спортсмены В.****Маров****, В.****Завьялов****, заняла 3 место на лично-командном* ***Первенстве СССР по мотокроссу 1971*** *г. в г.Кировограде.*

Это, несомненно, немалый успех. И все же он мог быть значительней. Если бы не... техника – продукция завода, честь которого, кроме всего прочего, отстаивают ковровские мотоспортсмены. Парадоксально, но на трассах страны энтузиасты-одиночки, не имеющие за спиной столь внушительной технической базы, как гонщики Коврова, выступают на машинах более мощных и качественных.

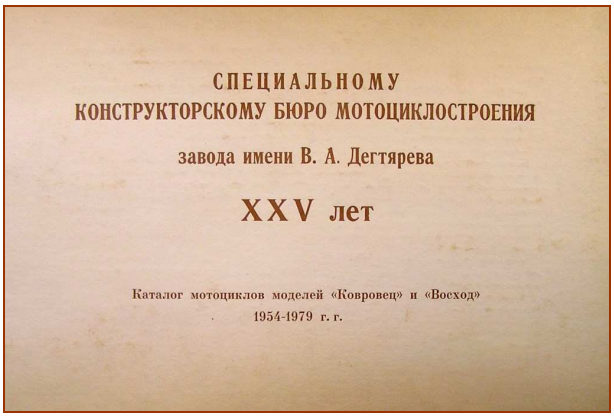
Если мотоциклы для многодневных соревнований не вызывают пока особой тревоги (хотя болезненные симптомы всё же и тут имеют место), то с кроссовыми машинами сложилось явно ненормальное положение. Мощность моторов ковровских спортивных мотоциклов мала. Не от весёлой жизни цилиндры используются по 5-7 лет. Качество поршней такое, что гонщики порой вынуждены приобретать хорошие на стороне. Очень низко качество кривошипно-шатунного механизма. Рамы выдерживают одну-две серьёзные гонки. По-прежнему рвутся и слетают цепи.

В основе этих недочётов, на мой взгляд, лежит самоуспокоенность создателей машин, застой конструкторской мысли, привычка к авральной, а не планомерной подготовке техники к серьёзным испытаниям.

Ещё 2 года назад ковровцы выступали в Первенстве Союза в двух классах – «175» и «250». Отказ от выступлений в классе «250», казалось, позволит конструкторам завода им.Дёгтярева сосредоточить усилия на доводке машин класса «175» до уровня требований сегодняшнего дня. К сожалению, этого не произошло. Вот почему сходы «по техническим причинам» по-прежнему подводят ковровских гонщиков.

Над всем этим пора всерьёз задуматься конструкторам завода. В.Егоров» [«Призыв», 08.1971].

1979 г.


СПЕЦИАЛЬНОМУ
КОНСТРУКТОРСКОМУ БЮРО МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ
завода имени В. А. Дегтярева
XXV лет
Каталог мотоциклов моделей «Ковровец» и «Восход»
1954-1979 г. г.

Альбом «25 лет СКБ ЗиДа» (из арх. Григорьева Ю.С. и Благина С.Е.)

Коллектив СКБ ЗиДа (06.**1979**) (из арх. Ю.С.Григорьева, С.Е.Благина)

1980 г. *«В **1979** г. заводская команда была победительницей зимнего **Первенства СССР** и XXIII традиционного кросса. На сей раз успех повторить не удалось.*

Да и была ли команда? Она фактически осталась без тренера, и гонщики вели борьбу на трассе, лишь отстаивая честь завода и свою честь.

Подвели заводских спортсменов и машины, хотя именно к традиционному кроссу они должны были быть подготовленными на должном уровне.

*Это должны самым серьёзным образом учесть **руководители СКБ нашего завода**, тем более, что в сезоне 1980 г. предполагается испытать наши кроссовые мотоциклы в международных соревнованиях.* В.Истаров» [«Дегтярёвец», 02.1980].

1987 г. *«В настоящее время (декабрь **1987** г.) созрела настоятельная необходимость рассмотреть и принять **неотложные меры по реорганизации и дальнейшему развитию мотобольного и мотокроссового спорта** на заводе и в городе. Богатейшие традиции этих видов спорта на организационно-технической базе нашего завода являются достаточно весомой частью спортивной жизни города и развития его социальных аспектов.*

Но на сегодняшний день сложилась парадоксальная ситуация – и мотобол, и мотокросс, имея достаточно сложную организационно-техническую структуру (команды, тренерский состав, обслуживающий персонал, техника, сооружения, материально-техническое снабжение и т.д.) являются «подпольными» подразделениями одного из инженерных подразделений завода – ОКБ-2.

Создавшееся положение чрезвычайно беспокоит, т.к. многие вопросы по поддержанию и развитию этих видов спорта, значение которых в техническом и социальном аспектах в наших условиях не нуждаются в развернутом пояснении, решаются зачастую медленно, незаинтересованно, нередко с грубыми нарушениями финансовых и правовых положений.

Задачи дальнейшего развития этих видов спорта, судьба которых небезразлична ни заводу, ни городу, требуют безотлагательного решения, которое может быть только одно – разработка и утверждение официального статуса подразделения, в рамках которого необходимо сосредоточить все организационные, технические, кадровые, строительные, снабженческие и другие вопросы, связанные с существованием и дальнейшим развитием этих видов спорта на заводе и в городе.

Руководство ОКБ-2 неоднократно обсуждало эти вопросы с парткомом и завкомом завода и по принципиальным моментам выработана общая точка зрения.

Приоритетными вопросами, которые мы предлагаем сформулировать и решить в декабре-январе 1987-1988 гг. являются:

1. Разработать и утвердить положение о спортивно-техническом комплексе (СТК) по мотоболу и мотокроссу в составе СКиД завода (ответственные ОКБ-2, СКиД, профком. Срок – декабрь 1987 г.).

2. Разработать и утвердить организационную и штатную структуру СТК с передачей в её состав штатов и ФЗП, числящихся в настоящий момент в ОКБ-2 и ЖКО (ответственные – ОКБ-2, СКиД, профком. Срок – декабрь 1987 г.)

3. Разработать комплексный план развития СТК на 1988-1990 гг. (ответственные – ОКБ-2, СКиД, профком. Срок – январь 1988 г.)

4. Рассмотреть предложения об организационных взаимоотношениях и взаимодействии ОКБ-2 и СТК.

Общие предложения по перечисленным вопросам ОКБ-2 подготовлены.

Прошу Вас рассмотреть эти вопросы и совместно со всеми заинтересованными подразделениями завода и общественными организациями принять решение по их реализации. Начальник и главный конструктор СПКБ Ю.М.**Смирнов**» [декабрь 1987 г.].

1991 г. *«В.Б.**Маров** закончил вуз, в **1991** г. перешёл на работу в опытное конструкторское бюро завода: работал ведущим инженером-конструктором группы подготовки испытателей спортивных мотоциклов, начальником лаборатории кроссовых мотоциклов. Он трудился на ЗиДе в общей сложности 35 лет»* [«ЗТ», 23.12.2013].

1994 г. *«… Что же сегодня происходит с СКБ АО «ЗиД»? Бюро спортивных мотоциклов, 30-летие которого было отмечено не очень давно, приказало долго жить…*

Ориентация на зарубежную технику это не только большие валютные затраты, но и остановка в собственном развитии…

По воле сверху конструкторская тема по ***многодневному мотоциклу*** *была свёрнута и в итоге не только на заводе, но и во всем СССР были похоронены многодневные соревнования…*

Теперь такая же ситуация и с ***кроссовыми мотоциклами****, и с* ***мотобольными****. Уже никому не нужны наши спортивные мотоциклы, нет техники для тренировки молодых ребят…»* [«ЗТ», 23.02.1994].

«Все свои победы и поражения Сергей ***Варабин*** *отлично помнит. Но до сих пор одним из ярчайших событий молодости считает осень* ***1994*** *г.*

Тогда завод закупил для команды мотоциклы марки «Хонда». Счастью всех ребят не было предела. После наших «Восходов» это произведение японского автопрома казалось им каким-то сверхскоростным инопланетным аппаратом».

*«****Машины, созданные ковровскими конструкторами и рабочими****, с успехом конкурировали с известными зарубежными марками – чешскими, австрийскими, шведскими. Недаром же Ю.И.Трофимец вместе с воспитанниками «химичил» над мотоциклами, которые СКБ готовил для команды практически к каждым крупным соревнованиям.*

После них на рабочие столы конструкторов ложились изуродованные вилки, подвески, другие узлы и детали, не выдержавшие испытания трассой. Нередко сопровождались они чертежами и эскизами, выполненными Трофимцом и самими гонщиками. Над новыми, более современными и пригодными для сложных трасс машинами конструкторы и спортсмены работали совместно. В результате этих работ в СКБ создался новый отряд талантливых проектировщиков спортивных мотоциклов, исследователей и испытателей. Это Росляков В.Я., Данилов Ю.В., Цыбаков А.С, Чуркин Л.К., Григорьев Ю.С, Уткин Б.Т., Канчук А.В., Власов В.Н., Яловенко Н.А., Кулёв Н., Кузнецов Б., Петров В., Маров В., Варабин Ю., Волков В., Яковлев А., Горулько В. и др.» [«Выбор цели», 2006].

В СКБ мотоциклостроения ЗиДа (фото из архива Ю.С.Григорьева)

В СКБ мотоциклостроения ЗиДа
(фото из архива Ю.С.Григорьева)

«Птаха»
(фото из архива С.Благина)

*«Большое внимание уделяли развитию мотопроизводства на заводе директора завода Н.В.**Кочерыгин** (1965-1978 гг.) и В.Г.**Фёдоров** (1978-1993 гг.). Они постоянно интересовались новыми разработками, сами привозили новые модели с выставок и из зарубежных поездок, вникали в конструкторские предложения и всячески поддерживали это направление на заводе. А.Г.**Воркуев**, будучи главным инженером, вообще стал куратором новых разработок.*

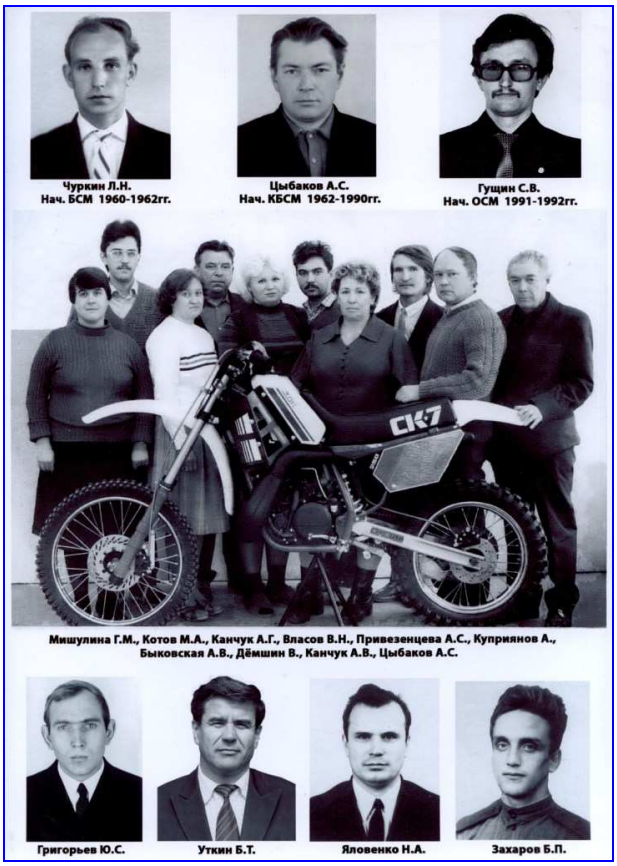
А что мы видим сегодня? Не только проектирование и производство мотоциклов переживает упадок, – автомобильная отечественная промышленность тоже фактически еле дышит. Закрылся АЗЛК, ЗиЛ тоже ничего не производит, остался МАЗ, снижен выпуск на ВАЗе, Ижевский завод тоже не выпускает машины. Политика государства долгое время была направлена на покупку импортных машин, оборудования, комплектующих. Многие отрасли перестали существовать. Восстановить сегодня многое практически невозможно. Если говорить о государственной политике, то в Китае, например, разработками двигателей для заводов страны занимаются 3 НИИ. Это считается государственной программой, и государство поддерживает это направление» [Ю.С. Григорьев].

2004 г.

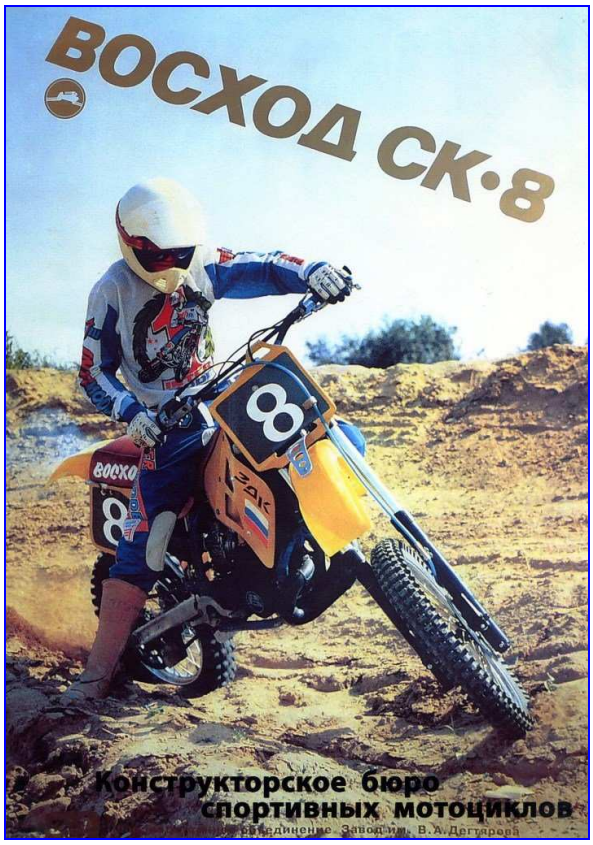
(фото из архива Ю.С.Григорьева)

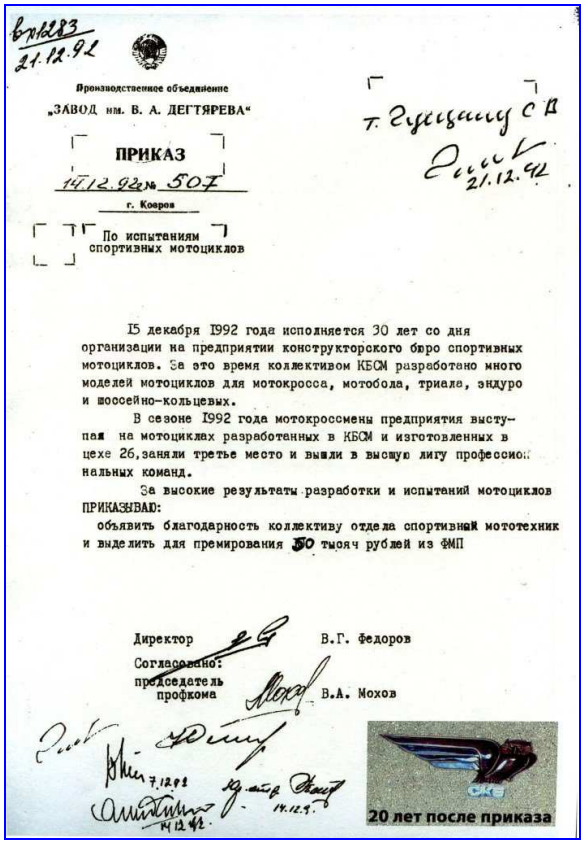
КБ спортивных мотоциклов СКБ ЗиДа

Нач.бюро спортмотоциклов СКБ	Нач.бюро, КБ спортмотоциклов СКБ	Нач.отдела спортмотоциклов СКБ
Чуркин Л.Н. ( ) **1960 – 1963**	**Цыбаков** А.С. (1930) **1963 – 1990**	Гущин С.В. (1954) **1991 – 1992**



КБ спортивных мотоциклов (фото из архива Ю.С.Григорьева)





Вх.1283
21.12.92

Производственное объединение
„ЗАВОД им. В. А. ДЕГТЯРЕВА"

ПРИКАЗ
14.12.92 № 507
г. Ковров

По испытаниям спортивных мотоциклов

15 декабря 1992 года исполняется 30 лет со дня организации на предприятии конструкторского бюро спортивных мотоциклов. За это время коллективом КБСМ разработано много моделей мотоциклов для мотокросса, мотобола, триала, эндуро и шоссейно-кольцевых.

В сезоне 1992 года мотокроссмены предприятия выступали на мотоциклах разработанных в КБСМ и изготовленных в цехе 26, заняли третье место и вышли в высшую лигу профессиональных команд.

За высокие результаты разработки и испытаний мотоциклов

ПРИКАЗЫВАЮ:

объявить благодарность коллективу отдела спортивной мототехники и выделить для премирования 50 тысяч рублей из ФМП

Директор В.Г. Федоров

Согласовано:
председатель профкома В.А. Мохов

т. Гущину С.В.
21.12.92

20 лет после приказа

1994 г. *«… Что же сегодня происходит с СКБ АО «ЗиД»? **Бюро спортивных мотоциклов**, 30-летие которого было отмечено не очень давно, приказало долго жить…»* [«ЗТ», 23.02.1994].