



Геннадий МАЗОВ
г. Петрозаводск

МОТОЦИКЛЫ НА ПОЛЯХ СРАЖЕНИЙ ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

В этом исследовании мы хотим рассказать вам о становлении мотоциклетного движения современной России с момента зарождения великой страны с названием Союз Советских Социалистических Республик (СССР) и до наших дней. В основном речь пойдёт об использовании мотоциклов на службе в рядах Вооружённых сил нашей страны, о том, как зарождался отечественный мотопром, чем было обусловлено его становление, о подвигах советских мотоциклистов в годы Великой Отечественной войны.

Просматривая фильмы про Великую Отечественную войну, мы поневоле обращаем внимание, что немецкие солдаты очень часто предстают перед нашим взором, управляя мотоциклом с коляской. Что это: режиссёрская задумка или копирование исторических фактов?

На фото слева —
основатель
отечественной
мотоциклетной
промышленности
Петр Владимирович
Можаров



НЕМНОГО ИСТОРИИ

Июнь 1941 года. Немецкий мотоциклетный батальон одиннадцатой танковой дивизии на большой скорости, сея панику, врывается в украинский город Острог и занимает оборону. На несколько часов мотоциклисты вермахта опередили части Красной армии, которым было приказано первыми занять этот населенный пункт. Германская тактика молниеносного наступления с поддержкой мотоциклов вновь оправдалась. Теперь красноармейцы вынуждены отбивать город, неся большие потери...

За первые годы войны в Европе немецкие войска достигли совершенства в применении мотоциклов в бою. Мотоциклетные соединения благодаря своей мобильности успешно проявили себя в условиях маневренного боя. Они применялись в наступательных операциях, в разведке, военной жандармерии и связи.

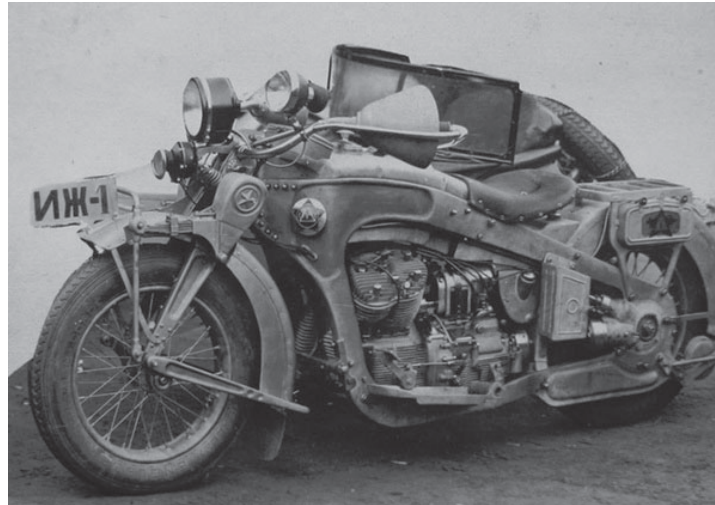
Парк мотоциклов вермахта включал в себя десятки тысяч легких, средних и тяжелых машин различных европейских производителей. В противовес вермахту, на начало войны мотоциклов в Красной армии было в 10 раз меньше. Советское руководство приняло решение увеличить численность этой техники в войсках.

К сожалению, в Советском Союзе, после Октябрьской революции производство мотоциклов было прекращено. Хотя справедливости ради надо сказать, что мотоциклы успешно использовались Красной армией ещё в Гражданскую войну.

Вот что писал легендарный комдив Василий Иванович Чапаев в своём донесении, когда после тяжёлого ранения не мог нормально ездить на коне:

«У меня вышиблена рука и порваны жилы, управлять лошадью не могу... Прошу выслать мне для дивизии и для дела революции один мотоциклет с коляской, 2 легковых автомобиля, 4 грузовика для подвозки снабжения. За невысылку таковых я обязан сложить с себя обязанности».

К началу тридцатых годов в стране насчитывалось всего шесть с половиной тысяч мотоциклов. В основном зарубежного производства. Для сравнения: в это же время по дорогам Германии колесило более четырехсот тысяч мотоциклов, причем большинство из них было произведено на немецких заводах.



Иж-1

Вообще, во всей Европе было почти 3 млн мотоциклов, и такое широкое распространение именно этого транспортного средства стало одной из причин широкого применения мотоциклов в военном деле. Мотоцикл, несмотря на отсутствие брони, стал удачным средством транспортировки стрелков с одного участка фронта на другой. Однако иностранные модели не полностью удовлетворяли условия эксплуатации в Советском Союзе, к тому же покупка мотоциклов за рубежом была невыгодна по экономическим и политическим соображениям. В стране нужно было восстанавливать отечественное производство такой техники.

Предлагалось два сценария: одни специалисты считали, что следует освоить выпуск лицензионной иностранной техники и постепенно, деталь за деталью, заменять зарубежные комплектующие на отечественные. Другие специалисты предложили сначала изучить мировой опыт производства мотоциклов, а на его основе создать экспериментальные образцы. После испытания в отечественных условиях доработать и запустить машины в серию.

Одна из первых попыток выпустить собственные советские мотоциклы была предпринята на Ижевских оружейных заводах в конце 20-х годов.

А 4 октября 1929 года в Ленинграде стартует первый Всесоюзный испытательный пробег советских мотоциклов. В Москву отправляются 8 зарубежных и 5 ижевских экспериментальных

мотоциклов. Многокилометровый пробег прошел в тяжелых условиях, тем не менее все «Ижи» успешно выдержали испытание и финишировали через две недели в Москве.

Жители столицы с интересом осматривали технику. Особое внимание привлекает необычная машина с коляской — советский «Иж-1».

Машина была оснащена V-образным двигателем мощностью 24 л. с. Максимальная скорость достигала 65 км/ч. Привод ведущего колеса осуществлялся с помощью карданного вала. Эти качества позволяли использовать мотоцикл для военных целей.

Перед зрителями выступает и сам создатель «Ижей» — известный инженер и в дальнейшем основатель отечественной мотоциклетной промышленности Петр Владимирович Можаров.

Несмотря на успех, в серию первые Ижевские мотоциклы не пошли. Советская промышленность была не готова к выпуску этих сложных машин.

Экспериментальную мотосекцию на Ижевских оружейных заводах расформировали, а Можарова перевели в Ленинград налаживать производство аналога популярного немецкого мотоцикла «Luxus 300» фирмы DKW. Это была легкая машина с двухтактным двигателем и объемом 300 кубических см и мощностью 6 л.с. Мотоцикл был дешевым и простым в производстве, что позволяло быстро освоить его выпуск в Ленинграде. Ему суждено было стать первым серийным советским мотоциклом. Группа Можарова адаптировала конструкцию к отечественным условиям эксплуатации.

Первый серийный советский DKW под индексом Л-300 выкатили из ворот завода «Красный Октябрь» в 1931 году. Он стал очень популярным среди населения. Квалифицированный работник со средней месячной зарплатой в 350 рублей мог за год стать счастливым обладателем персонального двухколесного транспорта.

Л-300 стал самым массовым советским мотоциклом довоенного периода, было выпущено более 19 тыс. экземпляров.

Мотоцикл приняли на вооружение Красной армии. В 1932 году принято решение наладить производство упрощенной версии Л-300 в Ижевске. Уже через год выпустили первую партию мотоциклов. С этой модели и началась история нового Ижевского мотоциклетного завода.

В 1938 году завод запустил в серию усовершенствованную модификацию мотоцикла «Иж-8».

Мощность двигателя повысили до 8 л. с., установили полный комплект электрооборудования, изменили выхлопную систему, установили багажник. Следующей модификацией стал «Иж-9» с еще более мощным двигателем, за ним появился мотоцикл «Иж-12». На этом завершилась работа по усовершенствованию Л-300. В предвоенные годы линейка легких мотоциклов «Иж» была самой популярной среди спортсменов и военных. Машины получились удачными, и большинство гонщиков использовали серийные машины без доработок. Программа всесезонных мотокроссов была крайне сложной. Участникам приходилось преодолевать естественные препятствия по пересеченной местности, вытаскивая на себе застрявшую технику. Одним из самых тяжелых испытаний был скоростной заезд на крутой холм. Часто организаторами таких соревнований становились военные. Тогда дополнительно в программу мотокросса входили стрельба, метание гранат и езда в противогазе.

На мотоциклах «Иж» проводились и первые женские союзные мотопробеги. Знаменитый «Марш ижевских амазонок» в 1936 году проходил в честь принятия проекта Конституции СССР. 15 смелых гонщиц, большинство из которых были женами работников завода, успешно преодолели дистанцию 1875 км по маршруту «Ижевск — Москва».

Занимаясь внедрением в массы мотоциклов, правительство Советского Союза понимало, что если научить сегодня молодежь владеть этой техникой, то завтра в армии будут квалифицированные специалисты. С этого все и начиналось: мотоцикл стал тренажером для подготовки молодежи к службе в армии.

Легкие мотоциклы «Иж» и Л-300 служили в основном в разведке и в подразделениях связи. Однако военным требовались ещё и более мощные машины для перевозки экипажа из трех солдат и вооружения. В 1932 году группе инженеров под руководством Петра Можарова поручили создание перспективного тяжелого мотоцикла. Конструктора срочно перевели из Ленинграда в Москву и назначили начальником мотоциклетного отдела научного автотракторного института НАТИ. Незадолго до начала работы Можаров побывал на фирме BMW, на которой дал несколько ценных

советов немецким инженерам, работавшим над моделью BMW R-16.

Было предложено порядка 30 советов, 18 из них фирма приняла. В знак благодарности нашего инженера наградили настоящим мотоциклом BMW.

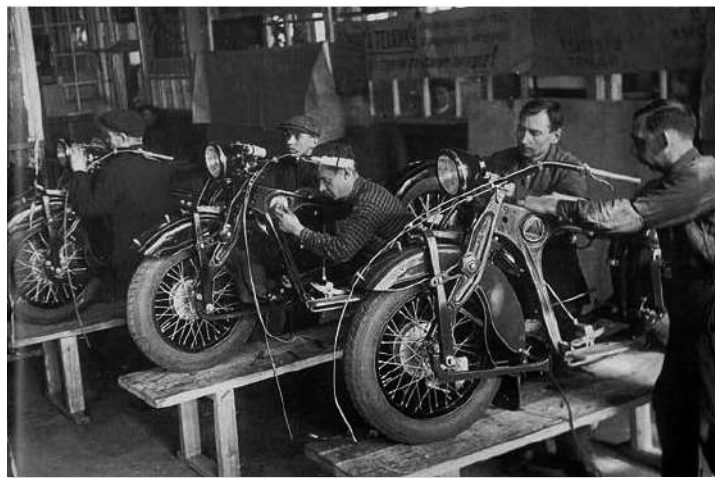
А сам конструктор полностью спроектировал на Ижевских оружейных заводах V-образный четырехтактный двигатель рабочим объемом 750 кубических см и мощностью двигателя 16 л. с.

К середине лета 1933 года в Ижевске собрали 4 опытных мотоцикла, получивших название НАТИ А-750. Эта машина стала неким смещением традиций: в ходовую часть, сделанную по образцу БМВ, был вмонтирован силовой агрегат американского типа. Дуплексная рама из штампованных профилей с вложенным внутрь бензобаком сочеталась с рессорной передней вилкой, имевшей мощные штампованные перья. Нижнеклапанный V-образный двухцилиндровый двигатель рабочим объемом 750 куб. см, расположенный в раме продольно, комбинировался с трехступенчатой коробкой передач и цепным приводом заднего колеса. На машине предусматривалось сухое многодисковое сцепление, циркуляционная система смазки двигателя и батарейная система зажигания с высоковольтной катушкой и прерывателем-распределителем автомобильного типа. В августе состоялся успешный испытательный пробег по маршруту «Ижевск — Горький — Москва». Колонну мотоциклистов возглавил экипаж Петра Можарова.

Серийное производство первого советского тяжелого мотоцикла осваивалось уже без участия главного конструктора. 11 марта 1934 года Петра Владимировича Можарова не стало.

В начале 1934 года он получил отпуск и путёвку в санаторий ЦК ВКП(б) в Сочи. 11 марта того же года родные получили телеграмму, в которой сообщалось о самоубийстве П. В. Можарова. Похоронили его на Завокзальном кладбище в Сочи. Долгое время место его захоронения оставалось неизвестным. Лишь в январе 2015 года жительницей города Сочи обнаружена могила П. В. Можарова. Что же вынудило его пойти на такой роковой шаг? По мнению сына П. В. Можарова — Бориса Петровича, ныне проживающего в Москве, талантливый конструктор явился жертвой репрессий 30-х годов.

Нетрудно себе представить, что в ту пору человеку, учившемуся в Германии, не раз выезжавше-



Сборка мотоцикла ПМЗ А-750

му в заграничные командировки, очень легко было предъявить «политические обвинения».

Производство мотоциклов развернулось на Подольском механическом заводе.

Сначала завод носил название «Госшвеймашина», а в 1931 году получил название ПМЗ — Подольский механический завод. Одновременно предприятие занималось выпуском широкого спектра различной продукции, в том числе и военного назначения. Мотоцикл получил название ПМЗ А-750.

Для эксплуатации и обслуживания технически сложного мотоцикла требовалась высокая квалификация водителей. У неподготовленных кадров больше всего нареканий вызывала работа системы зажигания и коробки передач, и поэтому они и стали расшифровывать аббревиатуру ПМЗ — «попробуй меня заведи». Но все же мотоцикл пользовался популярностью среди спортсменов, которые форсировали двигатели и устанавливали на машинах рекорды скорости. ПМЗ А-750 нашёл применение на гражданской службе.

Их охотно приобретали горожане и сельские жители. В армии же ПМЗ задачу тяжелого мотоцикла выполнил не полностью. К сороковому году его сняли с производства, выпустив за 5 лет всего 4500 экземпляров.

В 1935 году на Таганрогском инструментальном заводе имени Сталина стал выпускаться другой тяжелый мотоцикл ТИЗ АМ-600. За основу взяли



Мотоцикл ТИЗ АМ-600

Годы выпуска 1935-1943 гг

Количество — 13 тысяч штук.

Двигатель — одноцилиндровый.

Объем — 600 куб.см.

Мощность — 16 л.с.

Привод ведущего колеса — цепной

конструкцию английского мотоцикла и внесли несколько изменений. Например, на ТИЗе были установлены ручки управления сцеплением и тормозом немецкого типа. Они были развернуты внутрь, что уменьшало их повреждение при падении. Другие органы управления остались без изменений. Тормозная педаль под левой ногой, щиток прибора с главным переключателем света размещен на бензобаке. На мотоцикле была установлена параллелограммная вилка, глубокие крылья, колеса были взаимозаменяемыми. Благодаря высокой технической культуре производства на Таганрогском заводе мотоцикл ТИЗ АМ-600 обрел репутацию надежных машин.

Для перевозки станкового пулемета Дегтярева на одиночных мотоциклах ТИЗ, Иж, ПМЗ устанавливалась специальная турель. Ее конструкция позволяла быстро снять оружие с мотоцикла и вести огонь в строю. В 1939 году для мотоциклов ТИЗ начинается производство колясок. В начале 1941 года ТИЗ с пехотным пулеметом на коляске представили высшему командованию РККА.

Турель позволяла разворачивать оружие вокруг своей оси и вести зенитный огонь. Пулемет можно было закрепить как на передней, так и на задней стойке. В дальнейшем эта схема раз-

мещения использовалась и на других мотоциклах.

Менее чем через год одному из таких ТИЗов придется выполнить необычное задание: к началу сентября 1941 года немецкие войска окружили Ленинград и перерезали все транспортные артерии. Поздней осенью появилась возможность проложить дорогу по льду Ладожского озера, чтобы обеспечить город продовольствием и боеприпасами. Первым на разведку маршрута командование отправляет 19-летнего мотоциклиста Сергея Сергеева. В коляске с ним едет санинструктор. Задача экипажа — проверить прочность только что установившегося ледяного покрова. Маршрут проходит между двумя деревнями на противоположных берегах озера. Длина пути по прямой 26 км. Во время выполнения задания в воздухе появился фашистский самолет, который пытался их расстрелять. Было предпринято несколько попыток уйти от преследования. В очередной раз, когда по ним промазали, Сергеев резко развернул мотоцикл с коляской на льду, и они сделали вид, что убиты: повисли на мотоцикле. Фашист развернулся, убедился, что цель поражена, и улетел. Эта, казалось бы, фантастическая, однако абсолютно реальная история стала известна лишь спустя 60 лет — от ветеранов мотоспорта, которых тренировал Сергей Максимович. Разведка в тот день была проведена успешно. Через несколько дней по Ладоге пошли первые грузовики с продовольствием. Так началась история ледовой Дороги жизни — главной транспортной артерии, соединившей Ленинград с Большой землей.

Но мотоцикл, на котором Сергеев выполнял приказ командования, уступал по своим характеристикам новым европейским машинам начала 40-х годов. К тому же Таганрогский завод, на котором он выпускался, не мог обеспечить войска нужным количеством машин. Если, как мы уже говорили ранее, у вермахта к началу войны насчитывалось более 20 тысяч мотоциклов, то в Красной армии в 10 раз меньше. Красная армия на тот период находилась в положении догоняющего, и поэтому на 01.01.1941 в составе Красной армии состояло всего 11500 мотоциклов. Этого было недостаточно для укомплектования тех мотоциклетных полков, которые планировалось создать.

Необходимость в современном, массовом, тяжелом мотоцикле была очевидной. Еще в 40-м году

провели сравнительные испытания опытных советских мотоциклов и серийных зарубежных образцов. В результате приняли решение скопировать BMW R-71 — один из наиболее совершенных немецких мотоциклов и в кратчайшие сроки приступить к его массовому производству. Телескопическая вилка, оппозитный мотор, свечная подвеска заднего колеса — все эти сложные агрегаты до сих пор не производились в Советском Союзе. Машина открыла новую эру в истории отечественной мотоциклетной промышленности. Все предшествующие проекты были забыты. Советские инженеры разобрали немецкие машины до винтика, изучили химический состав металла. Всего через 5 месяцев после начала работ в Кремле продемонстрировали немецкий прототип и его советский аналог. Отечественные конструкторы внесли ряд изменений, в частности, увеличили объем топливного бака. После испытаний мотоцикл получил название М-72 и был запущен в серию летом 1941 года. В производстве комплектующих участвовало несколько предприятий. Многие из них никогда не занимались мотоциклами. Первым к выпуску модели приступил Московский велосипедный завод, который был перепрофилирован в мотоциклетный.

На мотоцикле размещались три бойца: водитель, за ним автоматчик, а в коляске пулеметчик. В основном М-72 вооружался пехотным пулеметом Дегтярева. Оружие располагалось на коляске и сошками крепилось к стойке, что позволяло вести огонь как с места, так и на ходу. Также существовала модификация мотоцикла с 82-миллиметровым минометом. На фронте встречались М-72 и со станковым пулемётом Дегтярева. На Ирбитском заводе разработали специальную коляску под установку 82-мм батальонного миномета, а также испытали приспособления по установке на коляску мотоцикла М-72 противотанкового ружья и другого вооружения.

Большое внимание уделялось мотоциклам с приводом на колесо коляски. Подобные аппараты BMW R-75 и Zundapp KS-750 имелись у противника в большом количестве и значительно повышали тактико-технические возможности его подразделений. Тюменский мотозавод спроектировал и изготовил два опытных мотоцикла ТМЗ-53 на базе М-72 с приводом на коляску.



Мотоцикл М-72

Годы выпуска 1941–1956

Мощность — 22 л.с.

За годы войны выпущено 15000

Двигатель оппозитный, объем — 750 куб.см

Привод ведущего колеса — карданный вал

ЖЕЛЕЗНАЯ КАВАЛЕРИЯ

Первые мотоциклетные подразделения появились в Красной армии в 1935 году. Они создавались в ходе переформирования механизированных корпусов. В составе батальонов связи и отдельных разведывательных батальонов мехкорпусов были созданы мотоциклетные взводы. Также мотоциклетный взвод был в разведывательной роте и мотоциклетное отделение в роте связи каждой мехбригады корпуса.

В феврале 1940 года в Московском, Киевском и Белорусском особых военных округах формируются мотоциклетные батальоны. В мехкорпусах создают уже мотоциклетные полки. В каждом полку было три батальона.

Всего по штату в мотополку было 1685 человек личного состава и 731 мотоцикл. Вооружение полка состояло из 27- и 50-мм миномётов, 81 ручного пулемёта, 73 автомашин, 5 радиостанций. Мотоциклетный батальон состоял из трёх рот по три взвода в каждой. Во взводе три отделения по 11 человек в каждом: 6 мотоциклов с коляской и 6 ручных пулеметов, миномётное отделение — один 50-мм миномёт, 3 мотоцикла с коляской.

В феврале 1941 года штат мотополка изменили. Общая численность личного состава не сильно уменьшилась — стало 1417 человек, но уменьши-



М-72 с противотанковым ружьём

лось число мотоциклов — 389 мотоциклов с коляской, 45 мотоциклов без коляски. Полки хорошо вооружили: 16 станковых и 192 ручных пулемёта, 63 автомобиля, 6 45-мм орудий (противотанковая батарея), 24 50-мм миномётов, 20 ранцевых огне-мётов и 17 средних бронеавтомобилей.

Одно из таких подразделений — 7-й отдельный мотоциклетный полк (7-й омцп) сформирован в марте–апреле 1941 года в Новом Петергофе в составе 10-го механизированного корпуса. С 26 июня 1941 г. 7-й отдельный мотоциклетный полк участвовал в боях на Карельском перешейке у озера Катиярви. Затем в первых числах июля 1941 года был переброшен под г. Лугу, где до 18 июля 1941 года участвовал в боевых действиях в составе Лужской оперативной группы. Здесь полк задержал продвижение противника на три дня, уничтожив на одном участке обороны 2 немецких танка. На другом один танк, бронемашину и около 50 солдат противника.

18 июля 1941 года полк получил боевой приказ прибыть в распоряжение 7-й Армии Северного фронта на участок в районе деревни Видлица Оло-нецкого района Карело-Финской ССР.

22 июля 1941 г. 7-й отдельный мотоциклет-ный полк в составе Олонецкой оперативной группы 7-й Армии закончил сосредоточение вос-точнее д. Пиккойла (Верхняя Видлица) Олонец-кого района.

23 июля 1941 года 7-й мотоциклетный полк вы-шел на исходный рубеж в 5 километрах севернее деревни Аланга (Верхняя Видлица) и перешел в наступление с задачей разбить вражеские войска, двигающиеся на село Видлица, овладеть деревней Большие Горы и, наступая с северо-востока, уни-чтожить противника в деревне Погранкондуши. Выполняя поставленную задачу, полк в нескольких километрах севернее исходного рубежа столкнул-ся с превосходящими силами противника и с мар-ша вступил в неравный бой.

На этом рубеже в жестоком неравном бою по-гибло и пропало без вести более 200 бойцов и ко-мандиров 7-го отдельного мотоциклетного полка!

В память о них Карельским отделением мото-клуба «Ночные волки» на месте последнего боя

7-го отдельного мотоциклетного полка недалеко от деревни Видлица Олонецкого района Республики Карелия в 2022 году был установлен памятный стенд.

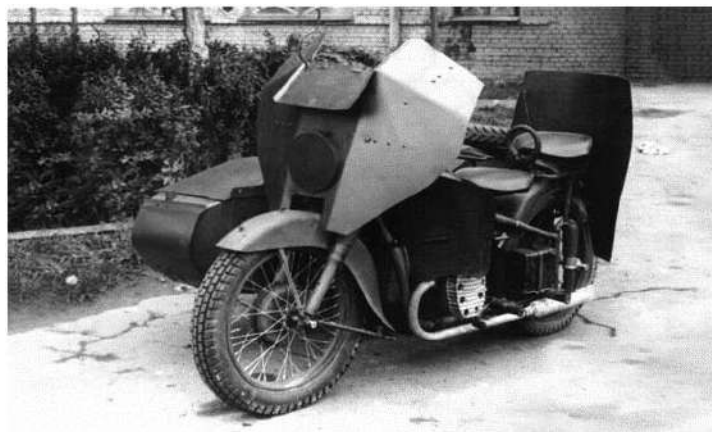
Учитывая опыт поражений в начале войны, военные инженеры задумались и о том, как защитить экипаж мотоцикла от пуль и осколков. Наиболее реалистичной оказалась разработка автотракторного института НАТИ: установили бронированные элементы — укрывалось место водителя, и бронированная часть была установлена на коляске. Весь комплект, который на него навесили, весил более полутора сотен килограммов. Это значительно утяжеляло мотоцикл, ухудшало его проходимость и возможность перевозить какую-то полезную нагрузку.

Враг подошел к Москве. Началась эвакуация предприятий на восток. Ленинградский и Харьковский заводы перевезли в Горький. А столичный мотоциклетный завод было решено эвакуировать на Урал. Оборудование и незавершенную продукцию подготовили к отправке всего за 24 часа. Груз шел до пункта назначения больше месяца. На Урале уже стояли сильные морозы, производить мотоциклы начали в неосвещенных и неотапливаемых цехах бывшего пивоваренного завода. На новом предприятии пришлось в основном работать женщинам, старикам, детям.

Первые М-72 с эвакуированных предприятий поступили в мотоциклетные полки в феврале 1942 года. Эти соединения насчитывали до полутора тысяч человек и до трехсот мотоциклов, как одиночных, так и с колясками.

Первый отдельный мотоциклетный гвардейский полк ярко заявил о себе осенью 1941 года в битве под Москвой.

Под командованием полковника Трофима Танансчишина мотоциклисты совершали разведывательные рейды в тыл врага, участвовали в освобождении города Можайска. Именно это направление было очень напряженным, и немцы именно здесь достигли довольно глубоких прорывов, которые нужно было латать и восстанавливать фронт. И мотоциклетный полк активно использовался с этой целью. Мотоциклисты в этом контексте казались весьма полезными.



Середина октября 1941 года

В январе 1942 года за образцовое выполнение заданий в ходе боев на Можайском направлении полку было присвоено звание Гвардейский, а весной 1942 года Первый гвардейский мотоциклетный полк стал краснознаменным

У большинства мотоциклистов было советское оружие, винтовки Токарева, карабин Мосина. Некоторые из мотоциклетных экипажей могли быть вооружены трофейным пулеметом МГ 34. Под Москвой было захвачено много немецкого вооружения, которое дополнило арсенал Красной армии. Эвакуированные предприятия еще не работали на полную мощность, но выпуск отечественных мотоциклов нарастал, и к концу 1942 года они сыграли свою роль в решающем этапе войны.

Так, в Сталинградской битве в составе 5-й танковой армии Юго-Западного фронта прославился 8-й отдельный мотоциклетный полк.

Полк был введён в прорыв в первый день советского наступления под Сталинградом, имея приказ уничтожать штабы, связь, обозы и приближающиеся резервы противника.

Для выполнения этой задачи полк был усилен ротой танков Т-34 и истребительно-противотанковым полком. В течение 8 суток (с 19 по 28 ноября 1942 года) полк находился в глубоких тылах врага, в полном отрыве от основных частей фронта. За эти дни были уничтожены 3 полковых штаба румынского 5-го армейского корпуса, разгромлено несколько колонн вражеских войск, убито до 800 и взято в плен 1100 солдат и офицеров противника, уничтожено 7 складов с боеприпасами и продовольствием, 247 автомашин,



Колонна советских мотоциклистов во время остановки на шоссе на Можайском направлении. Октябрь 1941 г.

470 повозок, 14 танков, 16 самоходных пушек, 11 самолётов, 15 противотанковых орудий, подорваны полотно железной дороги и линия связи на перегоне Сталинград—Лихая. В Обливском районе Ростовской области полк атаковал аэродром врага и уничтожил на нём 9 самолётов, на станции взорвано 6 вагонов с боеприпасами. Кроме того, полк освободил из плена 850 человек и сформировал 8 партизанских отрядов численностью по 30–50 человек. Высылая одновременно на разные направления по 2–3 отряда мотоциклистов, полк под командованием подполковника Петра Белика действовал на большой территории и полностью дезориентировал противника. Захваченный в плен немецкий офицер утверждал, что, по их данным, в тылу действует «диверсионная дивизия» русских. Своими действиями полк способствовал разгрому противника и внесению в его ряды паники и смятения. Собственные потери составили 26 человек и 3 мотоцикла. Восемь суток мотоциклисты Белика громили немцев в отрыве от основных частей фронта.

Вот цитаты из донесения от 22 ноября 1942 года:

«...Обошел противника по указанному вами маршруту, зашел в тыл. По своему маршруту во многих населенных пунктах уничтожил большое количество живой силы противника и его технику... Сожжено и разбито с боеприпасами и другим имуществом 70 автомашин, до 100 подвод. Пере-

резал телефонную связь в 3-х местах, идущую на север и северо-запад.

Атаковал Обливскую. На аэродроме находилось до 40 бомбардировочных самолетов. С появлением отряда противник открыл огонь... Отряд развернулся и со всех орудий, пулеметов открыл огонь по аэродрому. Успело подняться с аэродрома 15 машин, которые улетели на юго-запад. Остальные самолеты не поднялись...»

На следующий день в новом донесении:

«...Согласно вашего указания уничтожил обозы, тылы противника в полосе по фронту 30–40 км. В результате действий отряда в тылу противника уничтожил: расстреляно до 700 солдат и офицеров противника в упор. В районе 5-е отд. совх. 694 взорвал крупный склад боеприпасов... При атаке Обливская отбил у противника до тысячи голов рогатого скота, который противник пытался угнать на юг. Скот раздал местному населению в Новостепановке. На ст. Обливская находится лагерь русских военнопленных, в котором до 5000 человек, которые производят окопные работы в р-не Обливская, роют противотанковый ров. За всю операцию имею потери: два убитых и 3 чел. ранено в бою под Обливской...»

На девятые сутки полк соединился с наступавшими частями фронта.

За этот рейд Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 февраля 1943 года подполковнику П. А. Белику было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Западные историки описывают это событие как ожесточенное сражение с советским танковым корпусом, но на деле отчаянное сопротивление оказали советские мотоциклисты и бронемашин.

Переход в контрнаступление Красной армии на многих участках фронта требовал все больше мобильности войск. Своей техники не хватало, еще в конце 1941 года советское правительство обратилось за помощью к союзникам.

Кроме автомобилей, танков, самолетов правительство США предложило СССР мотоциклы фирмы «Индиан» и «Харлей Дэвидсон». После Великой депрессии 30-х годов эти конкурирующие между собой американские компании были на грани разорения. Крупный военный заказ мотоциклов мог

стать их шансом выжить. Кстати, именно эти мотоциклы после перехода в личное пользование с окончанием войны позволили сформировать общее мнение и обеспечили популярность американским брендам.

Однако советскую сторону интересовали только мотоциклы с коляской, которых у союзников было очень мало. Дело в том, что для выполнения задач, которые в вермахте и Красной армии решались с помощью мотоциклов, в армиях Великобритании и особенно США использовались джипы. Мотоциклы с коляской им были просто не нужны. В отличие от союзных армий, в Красной армии джипы так и не стали солдатской машиной и, за исключением случаев применения в качестве арттягачей, использовались как командирские.

Конструкция американских мотоциклов во многом отличалась от моделей европейской школы мотоцикlostроения. Большие площадки для ног, удобное глубокое седло, широкий дугообразный руль и небольшой дорожный просвет — всё это классические атрибуты американского стиля.

После получения первых мотоциклов без колясок испытатели отметили, что американцы не лучшим образом ведут себя на бездорожье. Советское руководство запросило машину в трехколесном варианте, но США отказались поставлять такие мотоциклы. Выбора не оставалось, пришлось брать что дают, а затем оборудовать их колясками собственного производства.

В начале 1942 года в Красную армию поступили первые одиночные мотоциклы «Индиан 741-В», для красноармейцев они были непривычными в управлении. В отличие от европейских машин, сцепление на них было ножным, а ручка газа находилась на левой части руля, 500-кубовый двигатель был недостаточно мощным для армейских нужд. За годы войны в СССР поступило всего 6759 «Индианов».

Но самой массовой иностранной моделью в Красной армии стал Harley Davidson WLA-42. Его 750-кубовый двигатель был на 30% мощнее, чем у «Индиана». Мотоцикл оснащался патронными ящиками, большими кожаными сумками, кобурой для оружия, а также светомаскировочными фарами.

По оценке личного состава, лучшим мотоциклом считался американский «Харлей Дэвидсон».



Мотоцикл Indian 741-В

Период поставок в СССР — 1942-1944

Количество — 6750 шт.

Двигатель — V-образный

Рабочий объем — 490 куб.см

Мощность — 18 л.с.

Привод ведущего колеса — цепной

Он был достаточно надежен, мог использовать советское горючее, но имел низкую посадку и проходимость его оставляла желать лучшего. А вот «Индиан» в некоторых советских военно-технических отчетах подвергался критике: тяжел, низкая посадка и плохая проходимость, плохо работает на советском топливе и главное — ненадежен.

Советские инженеры разработали специальные крепления коляски от мотоцикла М-72 к одиночным «Индианам» и «Харлеям». Именно в таком варианте мотоциклы отправлялись на фронт. В Красной армии отмечали высокую надежность и качество этих мотоциклов, однако нарекания вызывал цепной привод ведущего колеса. До 1 мая 1945 года были оборудованы колясками 11 642 мотоцикла «Индиан» и «Харлей Дэвидсон».

В годы войны в США было выпущено 80000 мотоциклов WLA-42, из которых 21 572 были отправлены в Советский Союз.

С 1942 года в Красную армию также стали поступать мотоциклы английских производителей, но британские поставки были в несколько раз меньше американских. Английские машины имели передовые для того времени двигатели, но уступали многим военным мотоциклам по ряду других характеристик. К тому же английская промышленность



Harley Davidson WLA-42

Период поставок в СССР — 1942-1945 гг.

Количество — 30 000 шт.

Двигатель — V-образный

Рабочий объем — 740 куб.см

Мощность — 23 л.с.

Привод ведущего колеса — цепной

военного времени не могла обеспечить даже свою армию нужным количеством мотоциклов. Британцам также пришлось просить помощи у США.

Интересная модель Velocette MAF 350. За два года в Красную армию поступило чуть более 700 мотоциклов Velocette MAF 350.

Его четырехтактный двигатель объемом всего 350 куб.см за счет применения верхнеклапанной системы газораспределения развивал мощность как у 500-кубового «Индиана». На военных версиях английских мотоциклов устанавливались дополнительные сиденья, боковые ящики и светомаскировочная оптика, только это оборудование отличало военный британский мотоцикл от гражданского.

В 1944 году британцы предложили Красной армии один из самых необычных мотоциклов второй мировой — Welbike фирмы Excelsior. Welbike был на вооружении военных королевских воздушных войск и выбрасывался с парашютом в специальном контейнере диаметром всего 40 см. После приземления десантник доставал Welbike из контейнера, поднимал сиденье, раскладывал руль и отправлялся на нем до места назначения. Но британский «мини» военную приемку у советских военных не прошёл.

Стокубовый двухтактный мотор разгонял мотоцикл до 50 км/ч, запаса бензина в баке хватало на

140 км, по прибытии к месту назначения десантнику полагалось бросить мотоцикл и продолжить выполнять боевое задание. Welbike участвовал в двух крупнейших десантных операциях союзных войск 1944 года в Нормандии и Нидерландах.

В начале 1945 года советские войска прорвались к берегам Балтийского моря в Восточной Пруссии (нынче Калининградская область). Развитая дорожная сеть Европы позволила полностью реализовать мобильные качества мотоциклетных частей. В районе Теренберга Второй гвардейский мотоциклетный полк преследовал отступающего противника. Ответственное и очень опасное задание командование поручает взводу мотоциклистов. Водителем одного из мотоциклов был 19-летний Риф Ахтямов. Он сумел выполнить боевой приказ. Разведанные отважного мотоциклиста-разведчика помогли успешному продвижению наступающих советских частей. За отвагу, проявленную мотоциклистами в ходе Восточно-прусской операции 2-й гвардейский мотоциклетный полк был награжден орденом Александра Невского.

Тем временем на Земландском полуострове неожиданно появилось крупное соединение немцев. 28-й армейский корпус под командованием генерала Ханса Гольника, уцелевший в январских боях по соседству на Мемельском плацдарме. Немецкий корпус прошёл по Куршской косе и вышел на Земландский полуостров. Прямоком в тыл 91-й гвардейской стрелковой дивизии, в которой после тяжелых наступательных боев осталось 3,5 тыс. бойцов. Возникла угроза гибели дивизии.

Чтобы спасти дивизию, тяжелый бой приняли воины-мотоциклисты 2-го гвардейского мотоциклетного полка, бойцы 271-го спецбатальона амфибий и отдела контрразведчиков СМЕРШ 91-й гвардейской стрелковой дивизии. Всего около 1 тыс. бойцов.

Советские воины дрались четверо суток — с 4 по 7 февраля. В боях погиб командир мотоциклетного полка подполковник Матвей Купин. Всего погибло свыше 200 бойцов и офицеров. Но задачу герои выполнили. Дивизия успешно отошла.

Родина высоко оценила подвиг советских мотоциклистов. 24.06.1945 года на Красной площади мотоциклисты на своих железных конях по праву приняли участие в Параде Победы.



СОВЕТСКИЕ МОТОЦИКЛЫ В ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ

К началу 1970-х мир снова находился на пороге глобального военного конфликта. Советская армия готовилась к крупномасштабным боевым действиям, ее организация и тактические приемы в целом соответствовали задачам, которые возникли бы в случае столкновения с войсками стран НАТО.

После начала конфликта мощные советские танковые группировки, дислоцированные в Восточной Европе, должны были стремительным ударом разгромить противостоящие им войска НАТО и укрепиться в Западной Европе. Предусматривались наступательные операции невиданных в истории размаха и стремительности, поэтому большое значение уделялось повышению мобильности войск. В условиях Европы, с ее хорошо развитой дорожной сетью, допускающей возможность быстрого маневра, мотоциклистам отводилась роль боевого охранения, разведки, нарушения вражеских коммуникаций. В каждый разведывательный батальон мотострелковой или танковой дивизии входила одна мотоциклетная рота.

Рота насчитывала один командирский (обору-

Бойцы на мотоциклах М-72 и САУ СУ-100 движутся к Красной площади для участия в Параде Победы. 24 июня 1945 г.

дованный мощной радиостанцией) мотоцикл и 46 линейных мотоциклов в 4-х взводах. Как правило, на вооружении состояли армейские мотоциклы модели МВ750 или МВ750М, последние за характерную горбатую форму бензобака получили в войсках прозвище «верблюды». Это были практически однотипные машины, основным отличием которых было наличие на МВ750 механизма блокировки дифференциала, отсутствие которого на МВ750М компенсировалось добавленной передачей заднего хода. В экипаж каждого мотоцикла входили 2 человека — водитель и стрелок, все стрелки обучались вождению мотоцикла и могли в случае необходимости заменить выбывшего водителя. Водитель вооружался автоматом АКМ, на марше крепившимся на специальных зажимах внутри коляски. Стрелок вооружался пулеметом ПК калибром 7,62 мм, устанавливаемым на специальном поворотном вертлюге, позволяющем на ходу вести огонь как по ходу мотоцикла, так и назад, а также закреплять оружие в походном положении.



Кадр из советского фильма
«Берегись автомобиля». 1966 год

Питание пулемета ПК — лентами, по 100 патронов каждая. Таким образом, основным огневым средством мотоциклетной роты являлись 46 пулеметов ПК. Такая внушительная для роты огневая мощь в сочетании с высокой мобильностью давала шанс мотоциклетной роте избежать гибели при неожиданной встрече с превосходящими силами противника, а также не дать противнику, уступающему в численности, помешать выполнению ротой боевого задания. На случай встречи с вражеской бронетехникой в 1-м взводе имелся один гранатомет РПГ-7, а в боекомплекте каждого мотоцикла — противотанковые гранаты. Однако грамотный командир роты, естественно, должен был свести вероятность таких встреч к минимуму — задачей мотоциклетной роты была прежде всего разведка, а не бой.

Для того чтобы стать полноправным разведчиком-мотоциклистом, требовалось сдать особые нормативы. Вот некоторые из них: проезд, стоя на левой подножке согнувшись, укрываясь от обстрела за мотоциклом; стрельба на ходу из пулемета по внезапно появляющейся грудной мишени и (невероятно!) замена колеса коляски на ходу. Этот поистине цирковой номер происходил следующим образом: водитель резким поворотом вправо поднимал коляску (использовался мотоцикл К750В) и, работая рулем в движении, удерживал мотоцикл на 2-х колесах. Тем временем стрелок доставал гаечный ключ и откручивал запасное колесо и колесо коляски, менял их ме-

стами и затягивал гайки. Все это время водитель выписывал циркуляцией, удерживая мотоцикл на двух колесах с задранной вверх коляской. Мало кто из современных опытных байкеров рискнет повторить такой трюк.

Начиная с середины 1970-х моторазведывательные роты Советской армии стали получать новую технику — колесные бронетранспортеры семейства БТР-60 и взвод плавающих танков ПТ-76. Предполагалось, что это увеличит подвижность и огневую мощь роты. К счастью, глобального военного конфликта не произошло.

Наступила эпоха малых необъявленных войн и криминальных межнациональных столкновений. Для новых условий ведения боевых действий требовались новая техника и иная организация Вооружённых сил. На полях новых сражений разведчикам-мотоциклистам уже не было места, и эти войска на время были выведены из штата Советской и Российской армии, но долгое время военные модели мотоциклов продолжали поставлять на службу в милицию.

Интересный факт, что обычным гражданам СССР эксплуатировать «Уралы» без коляски в то время не разрешалось. Все-таки эти мотоциклы были довольно тяжелыми в управлении. Но милиция использовала мотоциклы без колясок, что выглядело в глазах советских мальчишек очень крутым. Как тут не захочешь стать милиционером!

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ ВОЕННЫХ МОТОЦИКЛОВ ПОСЛЕСЛОВИЕ

В недавнем прошлом, ещё в Советском Союзе, большое внимание уделялось подготовке гражданского населения к обороне своей страны в случае возможного нападения врага. Школьники играли в военно-патриотическую игру «Зарница», в которой отрабатывали азы воинской службы, в обязательном порядке в школах сдавали нормы ГТО (Готов к труду и обороне). В ДОСААФе (Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту) — общественной организации, финансирующейся государством, можно было получить профессию военного водителя, стать парашютистом или снайпером. В каждом районе города были секции по мотокроссу.

К сожалению, наша экономика, встав на путь рыночных отношений, оттеснила социальную сферу в области внешкольного дополнительного образования в сектор внимания общественных организаций. Зачастую кружки и секции, занимающиеся детским досугом, недолговечны по причинам недостаточности финансирования. Не исключение и секции по мотокроссу и иным техническим видам спорта. Нет в должном количестве специализированных площадок для занятия мотокроссом либо просто отработки навыков по управлению внедорожным мотоциклом, нет помещений для общения увлечённых мототехникой ребят с возможностью проведения ремонта и обслуживания своих железных коней, нет регулирующих нормативных актов и, как следствие, отсутствие квалифицированных тренеров, способных объединить ребят в секции, увлечь их соревновательным процессом и обеспечить безопасное времяпровождение. К сожалению, до сих пор не снято ни одного художественного фильма про подвиги советских мотоциклистов в годы Великой Отечественной войны. Хотя сюжетов про вклад мотоциклистов в дело Великой Победы над фашизмом хватило бы

на десятки кинолент. Есть фильмы про лётчиков, моряков, танкистов, разведчиков, но почему-то внимание киноиндустрии прошло мимо «мотоциклистов Сталина».

Все эти вопросы, на наш взгляд, должны решаться государством на федеральном уровне. Мы верим, что всему своё время. Ситуация на фронтах постепенно подталкивает к этому неповоротливую бюрократическую машину.

Наряду с курсами по управлению БПЛА возрождаются и секции по мотокроссу. Интерес ребят к мототехнике будет подогреваться высококачественными фильмами, где главными действующими лицами будут советские герои-мотоциклисты.

Геннадий Львович МАЗОВ

родился в 1968 году в Петрозаводске.

Окончил Петрозаводский автотранспортный техникум по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей».

После армии поступил в Санкт-Петербургский университет МВД. Больше десяти лет отдал службе в органах внутренних дел.

В настоящее время руководит предприятием в сфере грузовых автомобильных перевозок.

Создал и руководит общественной организацией «Мотоклуб «Северный народ».

В журнале «Север» публикуется впервые.

