

**Лихов, Егор.**

Л65 Все мотоциклы Красной армии / Егор Лихов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2020. — 176 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-110949-3

Образ наступающих на Восточном фронте гитлеровцев на мотоциклах с колясками стал хрестоматийным — однако мотоциклы успешно использовались не только в Вермахте, но и в Красной армии. Советские «железные кони» участвовали в разгроме немцев под Москвой, в боях за Сталинград, Вену и на территории Германии. Мотоциклетные части РККА, обладая большой подвижностью и огневой мощностью, применялись не только как средство передвижения, связи, разведки, но и для удержания занятых позиций и самостоятельных действий на флангах противника. Совместно с танковыми частями они наносили серьезный урон врагу, нарушая его коммуникации.

Советская промышленность не могла удовлетворить потребности Красной армии, и за годы войны в СССР ввезли почти тридцать тысяч американских и британских мотоциклов. Самым массовым ленд-лизингским мотоциклом в РККА стал легендарный Harley-Davidson, поставки которого хотя и начались только в 1943-м, но до конца войны Советский Союз получил около двадцати двух тысяч «Харлеев».

Впервые в книге описываются не только мотоциклы Красной армии, участвовавшие в сражениях Великой Отечественной войны, но и рассказывается об их модификациях и боевом применении.

Издание иллюстрировано множеством эксклюзивных чертежей и фотографий.

**УДК 355/359  
ББК 68**

# Содержание

---

Введение .....	4
Разбег .....	5
Мы наш, мы новый мир построим .....	10
Социализм — это учет .....	13
Первый подход к снаряду .....	21
Харьковские мотоциклы .....	37
Советский Декаве .....	43
Лебединая песня Петра Можарова .....	47
Армейский мотоцикл .....	55
Тяжелые будни легких мотоциклов .....	60
Американский тип .....	72
Враг у ворот .....	85
Заграница нам поможет .....	96
Рождение долгожителя .....	99
Снежные мотоциклы .....	107
Союзники .....	118
Планы и реалии .....	130
Военные будни .....	141
Горе побежденным .....	143
«Киевлянин» .....	146
Судьба «Советских декаве» .....	148
Немецкая «Москва» и белорусская «Макака» .....	153
В небесах и на море .....	160
Канувший в небытие .....	165
Мотоцикл умер? Да здравствует мотоцикл! .....	172
Литература .....	173
Указатель аббревиатур и сокращений .....	174



*Автор выражает искреннюю признательность тем лицам, без всесторонней поддержки которых работа над книгой была бы невозможна.*

*Иллюстрации предоставили П. Заика, А. Кириндас, В. Котельников, И. Ксенофонтов, Г. Петров, М. Хайрулин, А. Хлопотов.*

*Особую благодарность автор считает необходимым выразить А. Кириндасу и И. Ксенофонтову, предоставившим копии архивных документов и тексты рукописей.*

## Введение

---

**В** первой половине XX века мотоциклы из экзотического, пригодного скорее для развлекательных целей, аппарата, превратились в современные и вполне отвечающие требованиям военных и народного хозяйства машины. Отечественная промышленность проделала путь от крайне примитивных велосипедов с моторами, каковыми были машины «Россия» рижского промышленника А. Лейтнера и собранные с широким использованием импортных агрегатов изделия фирмы «Дукс» Ю. Меллера, до первоклассных, ничуть не уступающих лучшим зарубежным образцам армейских мотоциклов

ТИЗ-50 Таганрогского завода № 65 Наркомата боеприпасов.

Начавшаяся в Европе война вынудила прекратить работы по оригинальным конструкциям мотоциклов, организовав выпуск копий немецких мотоциклов BMW под маркой М-72.

Помимо отечественных заводов потребность в мототехнике в годы войны в значительной степени покрывалась поставками от союзников.

В послевоенный период полученная по репарациям от поверженной Германии техника и оборудование стали основой отечественной мотопромышленности на последующие пятьдесят лет.

**На стр. 4:  
мотоциклисты на параде в Москве**

## Разбег

**М**отоцикл традиционно определяется как моторизованное колёсное транспортное средство передвижения с верховой посадкой водителя. Мотоциклы могут различаться по числу колес: одноколесные — моноциклы, двухколесные — собственно мотоциклы, трехколесные — трициклы, четырехколесные — квадроциклы. Вопрос о приоритете в постройке и испытании первого двухколесного моторного экипажа является дискуссионным, обычно в числе пионеров упоминается американец С. Роупер, который в 1860 г. сделал такой аппарат с паросиловой установкой. Общепринято, что первый мотоцикл в традиционном понимании, т. е. двухколесный, с продольным их расположением, имеющий именно двигатель внутреннего сгорания, построил немецкий изобретатель Готлиб Даймлер в 1885 году. С тех пор и до нашего времени концепция массового мотоцикла не изменилась: есть рама с установленным на ней двигателем внутреннего сгорания, водитель сидит

сверху и управляет передним колесом посредством незамкнутого руля, ведущим колесом является заднее. Любопытно, что Даймлер не ставил своей задачей изобрести новый вид транспорта, он построил и запатентовал свой аппарат с целью доработки двигателя внутреннего сгорания для автомобилей. Деревянная рама, примитивный мотор, ремённый привод колеса, жёсткие колёса без резины, ацетиленовая фара — вот портрет первых мотоциклов. Они вплоть до 20-х годов прошлого столетия по большинству узлов и деталей (рама, руль, колёса, тормоза, сиденье) были однотипными с велосипедами, лишь немного усилены.

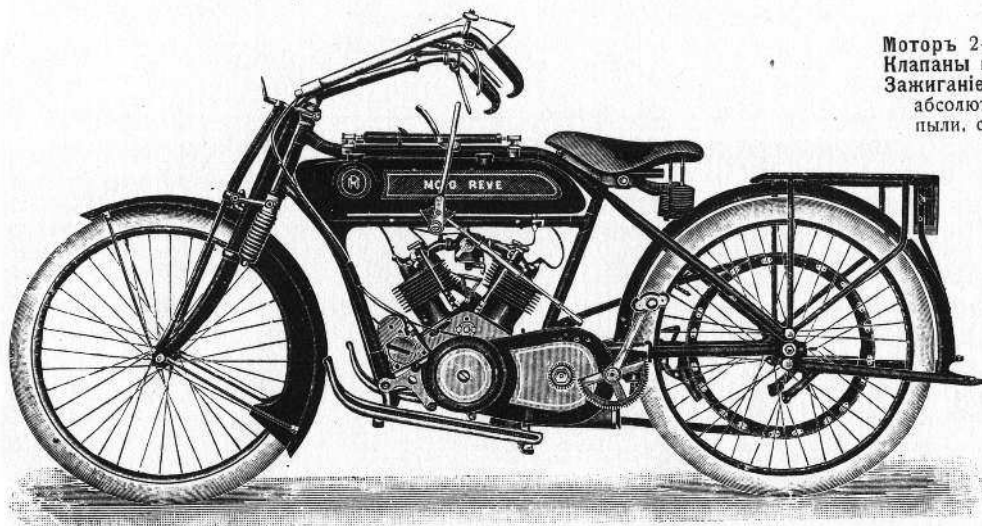
Новый вид транспорта, как самый доступный из-за начальной низкой цены, простоты конструкции, дешевизны эксплуатации и высокой проходимости сразу встретил множество поклонников, найдя применение в народном хозяйстве. Естественно, военные не могли обойти стороной новинку. При этом мотоцикл рассматривался не

*Мотор-велосипед  
«Россия»*



# Мото-Рêве „Дух“

РЕКОМЕНДУЕТСЯ ДЛЯ ЁЗДЫ СЪ БОКОВОЙ КОЛЯСКОЙ.



Цъна Руб. 610.—

**МОТО-РЕВЪ „ДУХ“, 3 Н.Р. двухцилиндровый,**

съ холостымъ ходомъ безъ переменныхъ скоростей. Цъна Р. 450.

**Требуйте подробное описание.**

**Новости!!!**

**мод. I. 1914 г.**

**ОПИСАНИЕ:**

**Моторъ** 2-хъ цили., 4 НР. 61×85 м/м  
**Клапаны** механическіе.

**Зажиганіе** магнето высок. напряженія  
абсолютно защищенное отъ грязи и  
пыли, съ регул. момента вспышки.

**Холостой ходъ** усовершен. конструкции.

**Скоростей** двѣ.

**Передача** отъ мотора къ коробкѣ скоростей шпъю.

**Передача** рабоч. хода каучук. ремнемъ.

**Натяжка** ремня патентованная.

**Съдло** очень удобн. типа, высш. эласт.

**Вилка** пружинная.

**Глушитель** совершенно поглощающій звукъ, по желанію открывается.

**Карбюраторъ** патентный Моторевъ.

**Тормазы**, тормазовъ два: ножной и ручной.

**Банк** штампов. высшаго качества.

**Смазка** посредствомъ насоса съ автоматическимъ капельникомъ.

**Подставни** для ногъ, формы лыжъ очень удобны.

**Рекламное  
объявление завода  
«Дукс»**

только как резерв с возможностью реквизиции в особый период, но и как специальное армейское средство. На армейскую модель можно было установить вооружение и дополнительное оборудование, впрочем, до начала Мировой войны эти работы, по сути, не продвигались дальше экспериментов. А в России отношение к железному коню официальных лиц было и вовсе скорее негативным.

Пионером в деле серийного производства мотоциклов в Российской империи считается фабрика Александра Лейтнера, располагавшаяся в Риге. В 1903–1905 гг. «А. Лейтнер и К<sup>о</sup>» отметилась выпуском «мотор-велосипедов» марки «Россия», а также трициклов. В 1909 г. эстафету производства мотоциклов принял московский завод «Дукс». В качестве прототипа послужили швейцарские машины фирмы «Moto-Reve», а их отечественная версия известна под названием «Мото-Рев-Дукс», или просто «Дукс». Выпуск мотоциклов на заводе «Дукс» был следующим: 1910 г. — 72 экземпляров; 1911 г. — 99; 1912 г. — 133; 1913 г. — 134; 1914 г. — 134; 1915 г. — 136 и 1916 г. — 13. Всего в течение 1909–1916 гг. на заводе фирмы «Дукс» изготовили 587 мотоциклов. Однако необходимо

учесть, что финансовый год в документах предприятия не совпадал с календарным, в этой связи вопрос о количестве мотоциклов, построенных заводом «Дукс», является дискуссионным, и по предположению В. И. Дубовского всего с 1909 по 1915 гг. было выпущено «порядка 500» мотоциклов. Впрочем, уточнения в единицы или даже десятки построенных мотоциклов не изменяют общего порядка цифр. Кроме того, силовые установки и электрооборудование для первых отечественных мотоциклов приобретались за рубежом, поэтому русскими их можно было назвать лишь с оговорками. Помимо «А. Лейтнер и К<sup>о</sup>» и «Дукс» попытки постройки мотоциклов предпринимались и другими предприятиями или отдельными энтузиастами, но это были единичные образцы. Отсталая промышленность царской России не могла удовлетворить потребности в двухколесных моторных экипажах, которая покрывалась в основном за счет импорта. В Россию поставлялись мотоциклы самых разных иностранных фирм Европы и Америки. К концу 1910 г. в России было зарегистрировано 1155 преимущественно импортных мотоциклов.

В числе первых опытов применения мотоциклов русскими военными мож-

но отметить продлившиеся всего 10 дней военные маневры 1911 г. Для накопления опыта эксплуатации мотоциклов и автомобилей было решено организовать добровольные моторизованные дружины. В них через газеты завербовали прапорщиков в отставке и вольноопределяющихся со своими автомобилями и мотоциклами. В соответствии со специально выпущенным законом каждому члену добровольных автомобильной и мотоциклетной дружин ежедневно выплачивали надлежащее денежное довольствие. Маневры прошли успешно. Особенно полезными оказались мотоциклы при выполнении заданий разведки и связи.

Помимо маневров накоплению необходимого опыта должно было способствовать проведение пробегов. В период с 29 мая по 1 июня 1914 г. военными был организован испытательный мотопробег по маршруту «Москва — Санкт-Петербург» и обратно протяженностью 1300 верст. Следующий пробег протяженностью 2603 версты со

стартом и финишем в северной столице должен был пройти через Вильно, Варшаву и Ригу.

Начало Мировой войны русская армия встретила, имея в своем составе порядка ста мотоциклов, учтенных военными по статье инженерных средств. Разумеется, этого количества было недостаточно и на основании закона о военно-автомобильной повинности к 12 сентября 1914 г. у населения было реквизировано 983 мотоцикла.

Предполагалось, что мотоциклы поступят на оснащение четырех вновь организуемых мотоциклетных рот или отделений, однако фактически было сформировано лишь две, убывших на фронт в августе и сентябре соответственно. В ноябре 1914 г. было утверждено положение о формировании ещё 16 мотоциклетных отделений, получивших номера с 5 по 20. Согласно табелю в каждом отделении должны были состоять 41 мотоцикл, один легковой и два грузовых автомобиля.

**Начальник  
23-го корпусного  
авиаотряда поручик  
Калашников на  
мотоцикле Indian,  
1916 г.**





**В. А. Кочин на  
мотоцикле Indian  
возле здания  
школы военных  
мотоциклистов**

К апрелю 1915 г. эти воинские части отправили на фронт, и с мая Главное управление Генерального штаба приняло решение о формировании следующих рот или отделений — с 21-го по 45-е. Удовлетворить потребность военных за счет возможностей отечественной промышленности не представлялось возможным, поэтому подавляющее большинство мотоциклов было импортным. Всего в 1913–1917 гг. для военных нужд было приобретено 16 133 мотоцикла почти шести десятков марок. В общей сложности к началу 1917 г. сформировали и направили в действующую армию 2 мотоциклетные роты, 55 мотоциклетных отделений и 2 мотоциклетных команды. Помимо отдельных мотоциклетных, мотоциклы поступали на снабжение и других частей, и подразделений. Мотоциклы имелись в крепостях, в составе вновь формируемой Тяжелой артиллерии особого назначения (ТАОН), в структуре Всероссийского Земского Союза, у авиационных отрядов, во флоте и др.



**Юрий Фриде и мичман Косоротов. Севастополь, октябрь 1913 г.**



## Мы наш, мы новый мир построим

**К** 1917 г. системный политический и экономический кризис привел к падению монархии в ходе февральской революции, а недееспособность Временного Правительства — к октябрьским событиям 1917 г., в результате которых к власти в столице пришли большевики или красные, а Гражданская война перешла в активную фазу. В хаосе Гражданской войны, когда происходили столкновения между различными политическими, этническими, социальными группами и государственными образованиями на территории бывшей империи, основной консолидирующей силой стали красные, которым и удалось остановить развал государства, сохранив значительную часть территорий, создать новую боееспособную армию, а в перспективе и вернуть стране положение мирового лидера. Официальной датой рождения Красной Армии считается 23 февраля 1918 г., когда был дан отпор германским войскам, наступавшим на Петроград. Однако фактически формирование красных частей и расформирование старой армии началось ранее. Так, 18 января 1918 г. был издан приказ Народного комиссара по военным делам, согласно которому все авто и моточасти со дня опубликования данного приказа расформировывались, служебный персонал и команда могли быть уволены в распоряжение воинских начальников. В развитие приказа автотехника поступала в автотранспортные отделы, подчиненные Всероссийскому автоцентру. Таким образом, мотоциклетные роты как самостоятельные фактически следовало упразднить, а оставшиеся мотоциклы должны были поступить на укомплектование других частей. В годы Гражданской войны железные кони имелись во многих вновь формируемых или создаваемых на базе частей старой армии автоброневых, артиллерийских и авиационных отрядах и др. Как пример одного их первых эпизодов использования мотоциклов в еще только формируемой Красной Армии можно указать деятельность 1-й воздушной эскадрильи Московского летательного отряда. Данная эскадрилья была сформирована 23 декабря 1917 г. на основании распоряжения командующего войсками Московского военного округа. Уже 25 декабря эскадрилья отправилась из Москвы на «*Революцион-*

*ный фронт против атамана Каледина*». По прибытии в Харьков, по приказанию Главковерха Антонова эскадрилья была направлена в г. Славянск, где находилась до мая 1918 г., когда была отправлена на пополнение в Воронеж. Помимо аэропланов «Фарман» и «Ньюпор», на снабжении части имелись и мотоциклы, в частности, «Клино» (Сlyno).

В качестве служебных транспортных средств мотоциклы использовались в составе частей Тяжелой артиллерии особого назначения (ТАОН). Так, сформированная в мае 1919 г. в Москве и отправленная в Гатчину для участия

**На с. 10–11:  
1-я воздушная  
эскадрилья  
Московского  
летательного  
отряда  
базировалась  
в Славянске до  
мая 1918 г., когда  
была выведена  
для пополнения  
в Воронеже**



в отражении наступления Юденича на Петроград 2-я батарея 3-го отдельного тяжелого артиллерийского дивизиона батареей литеры «Слово» была укомплектована тракторами, конными повозками, автоцистернами и разным другим, размещившимися на 39 железнодорожных платформах, имуществом. В том числе и двумя «мотоциклетами». Правда. Не доезжая Гатчины, «мотоциклет *Енфильд*», как к работе совершенно негодный, был отправлен обратно в Москву.

Строго говоря мотоциклы *Enfield* выпускались только до 1902 года, когда их сменили *Royal Enfield*, кстати производитель существует до сих пор... в Индии, но в большинстве документов их не различали. Названия мотоциклов в русской транскрипции порой изменялись до неузнаваемости. И если с мотоциклами

«Самбим» (*Sunbeam*), АИС (*AJS*), «Харли Давидсон» (*Harley-Davidson*), «Зенит» (*Zenith*), «Ровер» (*Rover*), «Рояль Руби» (*Royal Ruby*) все относительно ясно, то распознать, что за марка «Гель» непросто даже специалисту. Нелишне отметить, что имевшиеся в войсках мотоциклы подразделялись на простые без коляски, или «ординарные» и с коляской, или «с *сейткаром*». Также были весьма распространены мотоциклы марки «неизвестный иностранный».

В годы Гражданской войны промышленность практически бездействовала и пополнение мотоциклетного парка Красной Армии осуществлялось за счет трофеев, сборки ранее поступивших и ремонта. В частности, ремонт мотоциклов производили на московском заводе АМО.



## Наличие мотоциклов в частях ТАОН к 1 февраля 1920 г.

Наименование части	Мотоцикл на ходу, шт	Мотоцикл не на ходу, шт
Штаб ТАОН	с сейткаром «Самбим», 1	ординарный «Энфильд», 1
2-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «С»	с сейткаром «Клино», 1 с сейткаром «Рояль-Руби», 1	с сейткаром «Самбим», 1 ординарный, «Клино», 1 «Рояль-Руби», 1 «Рояль-Энфильд». 1
3-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «С»	ординарный «Энфильд», 2 «Самбим», 1	
4-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «С»	с сейткаром «Энфильд», 1 «Рояль-Руби», 1	
1-й тяжелый артиллерийский дивизион «М»	ординарный «Рояль Руби», 1 ординарный «Самбим», 2 ординарный «Валь», 1	
1-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «Е»	ординарный «Самбим», 7	
1-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «Д»	ординарный «Самбим», 4 ординарный «Ровер», 1 ординарный «Харлей-Дэвидсон», 1	ординарный «Ровер», 1
1-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «С»	ординарный «Энфильд», 1	
1-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «В»		ординарный «Энфильд», 1
1-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «Г»	ординарный «Зенит», 1	
2-й отдельный тяжелый артиллерийский дивизион «Е»	ординарный «АИС», 2	ординарный «Энфильд», 2 ординарный «Гель», 1 с сейткаром, «Самбим», 1
Артсклад		с сейткаром «Клино», 1 с сейткаром «Харлей-Дэвидсон», 1 с сейткаром «Самбим», 1 ординарный «Самбим», 1 ординарный «Ровер», 1
Рогожский склад	мотоцикл с сейткаром, 1	
Автотракторная школа		с сейткаром «Энфильд», 1

# Социализм — это учет

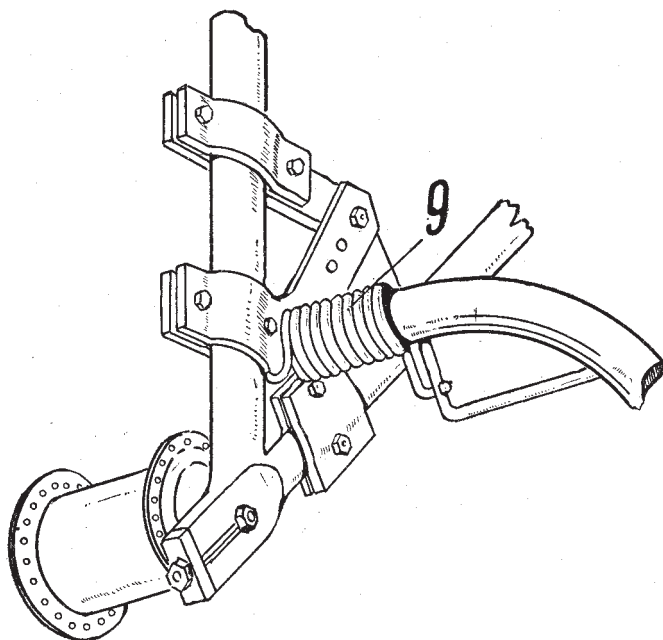
На с. 13 и 14 вверху: «Прибор Иерусалимского», представленный в 1924 г. на конкурс МАК под девизом «меньше изобретать и больше конструировать»

Поскольку отечественная промышленность не могла удовлетворить потребности гражданских и военных учреждений, одним из вариантов разрешения проблемы недостатка техники и ресурсов стало нормирование. Нормирование обеспечивалось комплексным учетом, концентрацией и перераспределением ресурсов. Во второй половине 1910-х гг.

в стране стала складываться система государственного регулирования экономики, в целом оформившаяся к началу 1920-х гг. Для обеспечения учета имеющихся в стране транспортных средств, 26 февраля 1919 г. Совет труда и обороны (СТО) принял Постановление «О переписи автомобилей, тракторов и мотоциклов». К 1 января 1920 г. в РСФСР было учтено, не считая находившихся в непосредственном ведении военных, 4486 мотоциклов, из которых 3291 был в эксплуатации.

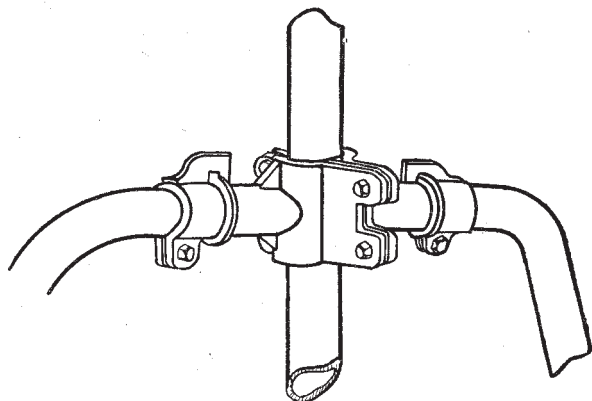
Внедрению мотоциклов в народное хозяйство страны в первые годы советской власти существенно способствовала деятельность формально независимых общественных организаций. При этом, как и в имперский период, мотоциклетный парк частных лиц организационные структуры общественных организаций рассматривали как мобилизационный резерв. В числе первых общественных организаций, координировавших внедрение мотоциклов в народное хозяйство, можно указать профсоюз транспортных рабочих ВПСТР. На прошедшем с 31 декабря 1917 г. по 5 января 1918 г. Всероссийском съезде шоферских союзов и автомобильных частей фронта и тыла был образован Всероссийский союз шоферов и автотехников и избран Центральный совет. На съезде была выдвинута идея объединения всех транспортных рабочих в единый профессиональный союз, что и было сделано в период с 12 по 18 сентября 1919 г. на Всероссийском съезде транспортных рабочих, когда образовали ВПСТР. Под эгидой ВПСТР в 1922 г. в Москве и Петрограде были открыты автотоклубы. Московский автотоклуб стал издавать журнал «Вестник Мосавтоклуба», переименованный позднее в «Автомобильный вестник», а в 1923 г. — журнал «Мотор».

Мосавтоклубом ВПСТР при неофициальном участии военных и чекистов были проведены мотоциклетные, автомобильный и азросанный пробеги, а также устроен конкурс по разработке приспособлений повышения проходимости к мотоциклом. Помимо летнего пробега 1923 г., в 1924 г., 3 февраля, Мосавтоклуб ВПСТР организовал зимний мотопробег «Москва — Богородск — Москва». В состязании приняли участие 12 человек, но поднявшаяся метель не дала возможности большинству участников окончить дистанцию. Всю дистанцию в один день, затратив 7 час 14 мин,



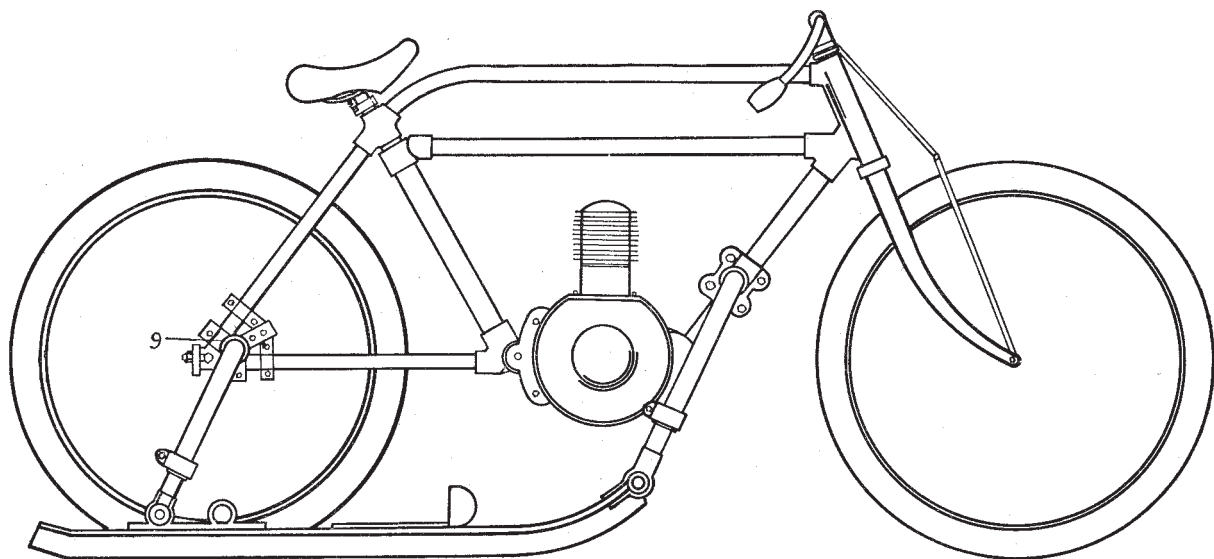
Черт. 47.

Прибор Иерусалимского. Заднее крепление.



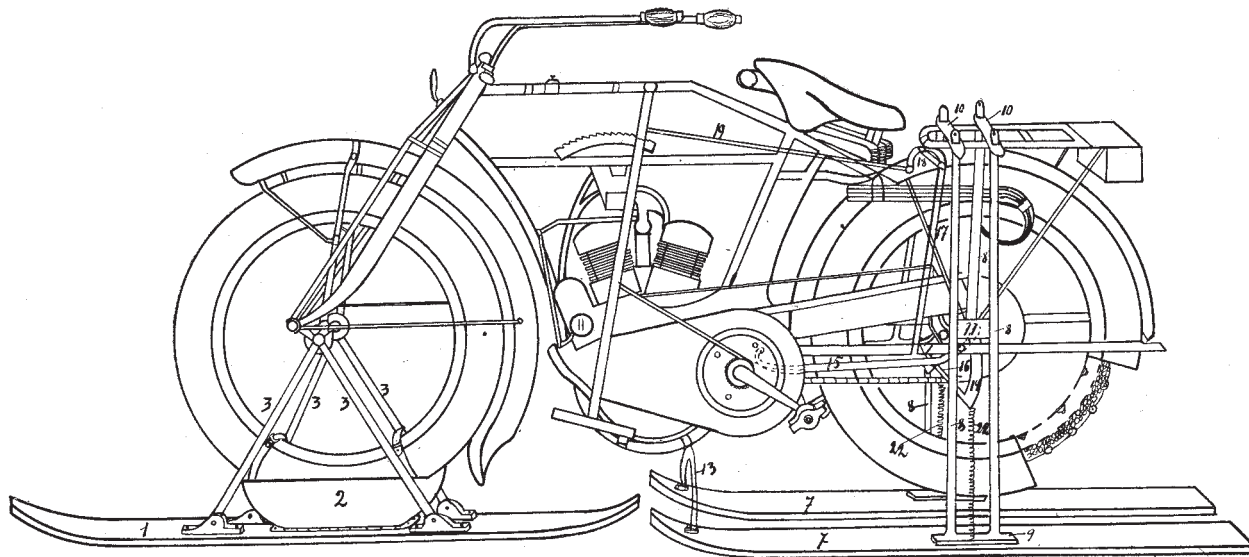
Черт. 48.

Прибор Иерусалимского. Переднее крепление.

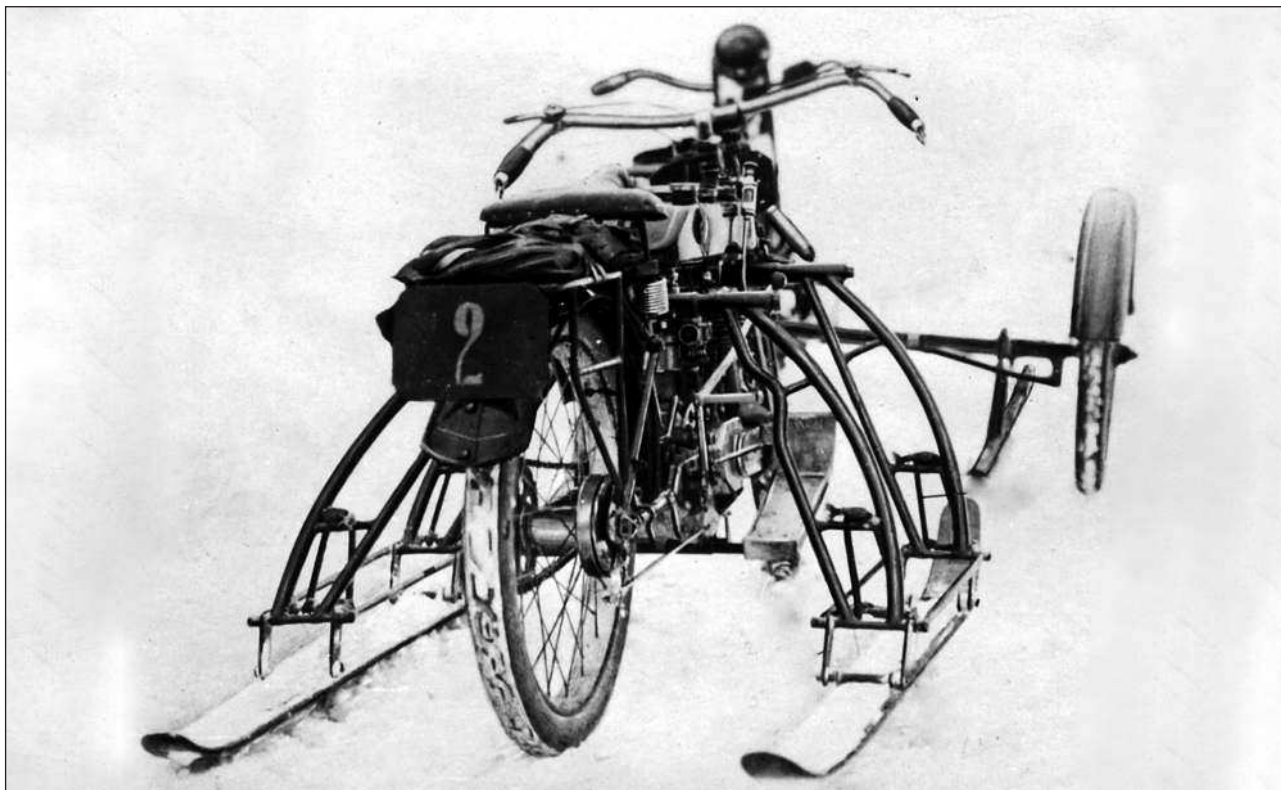


Черт. 46.

Прибор Иерусалимского. Общий вид.



Проект Л. Н. Осипова установки на мотоцикл подпружиненных лыж



*Мотоцикл «Нортон» с боковыми лыжами устойчивости выпуска завода «Дукс»*



*Мотоцикл «Харлей» со сменным гусеничным ходом конструкции Куприянова*

прошел только тов. Давид на мотоцикле «Индиан». Кроме того, в феврале-марте того же года были проведены три испытания приспособлений повышения проходимости к мотоциклам. По итогам испытаний второе место получило приспособление из двух лыж к мотоциклу завода «Дукс», третье место — сменный гусеничный ход к мотоциклу конструкции Куприянова, а первое место осталось вакантным. В 1925 г. организовали Первый Всесоюзный автомотопробег, в ходе которого мотоциклистам предстояло проехать 1456 км по маршруту «Москва—Харьков—Москва».

Как и до революции, потребность в мотоциклах покрывалась за счет импорта. Если интересы народнохозяйственных заказчиков удовлетворял «Автопромторг», именно на новинке, закупленной через эту организацию, в 1924 г. выступал в мотопробеге тов. Давид, то военные были заинтересованы в специальной системе поставок. В первые годы советской власти были налажены успешные контакты с производителями в Италии и Франции. Для нужд военных приобрели, правда, в единичных экземплярах, новейшие полноприводные автомобили «Павези» и полугусеничные вездеходы «Кегресс», по терминологии того времени «тракторы». Но с приходом к власти Муссолини отношения с итальянцами осложнились, впрочем интересы капитала превыше всего, и 8 апреля 1924 г. советскому представителю во Франции, фирма «Чиче», представлявшая интересы итальянской стороны, предложила приобрести новейший легкий танк «Фиат» марки 3000, броневые автомобили №№ 601 и 604 той же фирмы, а также «Мото-митральезу Фиат». Фирмой отмечалось: «Условия платежа по обоюдному соглашению. Настоящее предложение считается действительным в течение 60-ти дней от сего числа и находится в зависимости от разрешения Итальянского Правительства на вывоз машин из Италии, хлопоты для получения которого завод всецело берет на себя».

Согласно сопроводительной записке «Мото-митральеза Фиат» представляла собой мотоцикл Della Ferrera модели «23» специальной модификации для армии и полиции с боковой коляской и установкой пулемета с круговым обстрелом и возможностью ведения огня по воздушным целям. Мотоцикл оснащался мотором объемом 1000 см<sup>3</sup> мощностью 8–10 л. с. Фирмой было заявлено, что снаряженный

**На с. 15–16:  
Мото-митральеза Фиат**

