

ВОЕННОЕ ФОТО

№ 6

МОТОЦИКЛЫ ВЕРМАХТА

БРОНЕПР  ЕКТ *ЦИЯ*

<http://www.bronarm.ru>





Курьеры из моторизованной дивизии СС «Totenkopf», Франция, май 1940 года. Справа трофейный французский мотоцикл, в центре BMW R35. На заднем плане виден PzKpfw 35(t) из разведывательного взвода дивизии.



Мотоцикл BMW R12 WH-361146 из 5-й танковой дивизии, весна 1942 года.

МОТОЦИКЛЫ ВЕРМАХТА





В начале войны мотоциклетные части (Kradschuetz) составляли заметную долю в танковых и мотопехотных дивизиях. Мотоциклисты не только дополняли мотопехоту, но также могли самостоятельно решать некоторые боевые задачи, например, вести разведку.

Ограничения Версальского договора запрещали рейхверу формировать танковые и мотопехотные части, поэтому командование немецкой армии искало различные пути, для того, чтобы обойти эти ограничения. Было решено сформировать части, которые могли бы хоть в какой-то степени заменить собой мотопехоту. Версальский договор не ограничивал применение мотоциклов, поэтому имелась возможность моторизовать некоторую часть пехоты.

Другой важной причиной, повлиявшей на формирование мотоциклетных частей, стала тяжелая экономическая ситуация. Мотоциклы, благодаря их дешевизне, пользовались большей популярностью у военных. Не следовало сбрасывать со счетов и тот факт, что многие призывники умели ездить на мотоциклах, поэтому без подготовки могли служить в мотоциклетных частях.

Немецкая армия применяла мотоциклы уже в годы 1-й Мировой войны. Однако впервые мотоциклы появились в составе немецкой армии в самом начале XX века. В 1904 году во время маневров в Поморье использовали одиннадцать мотоциклов NSU (Neckarsulm) рабочим объемом 375 см³ и мощностью 4 л.с. Результаты оказались многообещающими. Было решено использовать мотоциклы не только для моторизации курьеров, но и в качестве самоходного лафета для пулемета, установленного в коляске. Примерно в то же время появилась идея сформировать моторизованные ударные части, оснащенные мотоциклами, которые могли бы стремительно развивать успех в случае прорыва фронта.

Однако статичный характер боевых действий в 1-ю Мировую войну не позволил опробовать на практике столь интересные идеи.

Открытие от 8 марта 1935 года. Виден исходный уровень с которого началась программа моторизации рейхсвера. Светлые машины Victoria KR11 выпуска 1926 года, темные - вероятно Wanderer.

В 1914-1918 г.г. Германия выпустила около 5400 мотоциклов, главным образом типы NSU V-2 и Wanderer.

В 20-е годы в Германии мотоциклы повсеместно применялись на гражданской службе: в полиции, на почте, на таможне, в лесном хозяйстве. Развивались мотоциклетный туризм и мотоциклетный спорт.

В этот период в рейхвере мотоциклы использовали, главным образом, в курьерской службе. Некоторое количество мотоциклов находилось в войсках связи.

Самыми многочисленными были мотоциклы Victoria KR VI с оппозитным двигателем объемом 600 см³, BMW R62 и R11 с двигателем объемом 750 см³. В 1932 году армия заказала легкий мотоцикл BMW R4.



Один из первых немецких мотоциклов типа Neckarsulm с 375-кубовым двигателем.

Мотоцикл рейхвера BMW R 62, 1928 год. BMW R 62 стал первым мотоциклом этой марки с 750-кубовым двигателем. Машина эксплуатируется в заводской окраске.

В тот период в рейхсвере мотоциклы классифицировались на легкие с объемом двигателя до 350 см³, средние - до 500 см³ и тяжелые - более 500 см³.

Впервые мотоциклетная часть была сформирована летом 1935 года на полигоне в Мюнстере во время маневров танковой дивизии. Сводный мотоциклетный батальон образовали из многочисленных мотоциклетных подразделений вермахта. В ходе учений батальон показал хорошую маневренность и огневую мощь.

Вскоре были сформированы новые мотоциклетные части. Это были как мотоциклетные батальоны (Kradscuetzen Bataillonen) так и мотоциклетные роты в составе мотопехотных полков и разведывательных полков и дивизионов. Несколько кавалерийских полков также усилили мотоциклетными ротами и батальонами.

Стремительное развертывание новых частей стало возможным благодаря непрерывной подготовке кадров в NSKK, RAD и Hitlerjugend. Германия располагала достаточным числом резервистов, чтобы в случае войны развернуть мотоциклетные части в еще большей степени, а также компенсировать возможные потери.

BMW R 62 рейхсвера на зимней службе. На хорошей дороге машина развивала 115 км/ч.



«Чем больше мощность, тем важнее управляемость». По этой причине тяжелые мотоциклы, участвующие в соревнованиях, оснащены коляской. Эти BMW R 12 сняты во время последних приготовлений к старту. Видны широкие крылья и алюминиевые подножки.

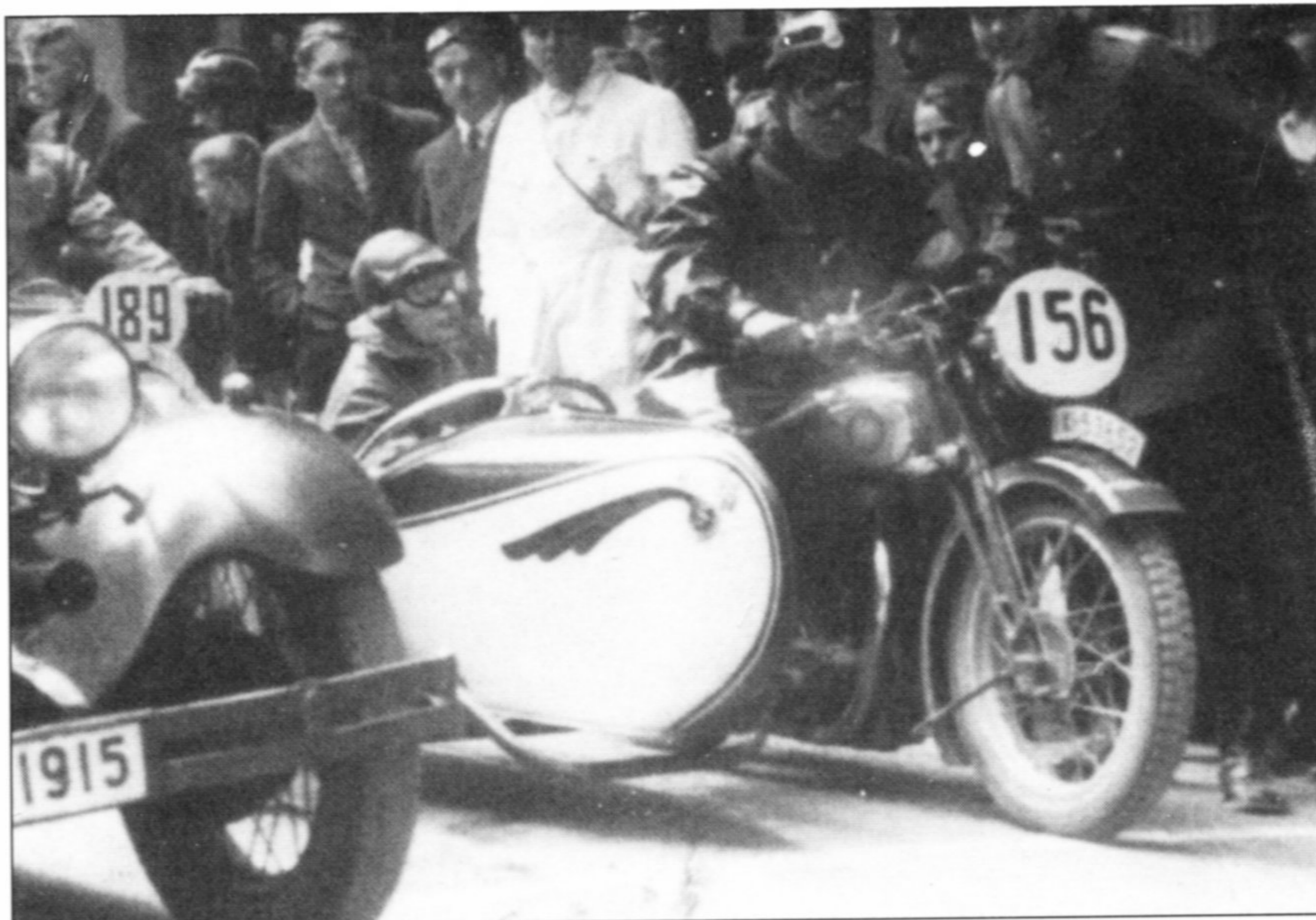
Мотоциклетные батальоны

В 1936-37 г.г. сформировали три мотоциклетных батальона, которые вошли в состав 1-й, 2-й и 3-й танковых дивизий. 2-й мотоциклетный батальон 2-й танковой дивизии в ходе аншлюса Австрии совершил трудный марш из Линца в Вену, потеряв из-за поломок всего несколько машин. Для сравнения, танковые части в ходе аншлюса потеряли из-за технических поломок до 40% парка бронетехники. В 1938-39 г.г. формирование новых частей продолжилось.

1 сентября 1939 года к участию в польской кампании привлекли мотоциклетные батальоны 1-й, 2-й и 3-й танковых дивизий, 6-й мотоциклетный батальон, приданный 1-й легкой дивизии, а также 1-й мотоциклетный батальон 7-го разведывательного полка 2-й легкой дивизии. В 3-й легкой дивизии II. мотоциклетный батальон входил в состав 9-го мотопехотного полка. В 9-м разведывательном полку (Aufklaerungs-Regiment (motorisiert)) 4-й легкой дивизии мотоциклы были собраны в составе I. батальона.

Перечисленные выше части были организованы одинаково, согласно штатным расписаниям KStN 1109/1111/1118 от 1 октября 1937 года (1 октября 1938 года). Рота поддержки формировалась согласно штатным расписаниям KStN 1121/1122/1123/1124 от 1 октября 1937 года.

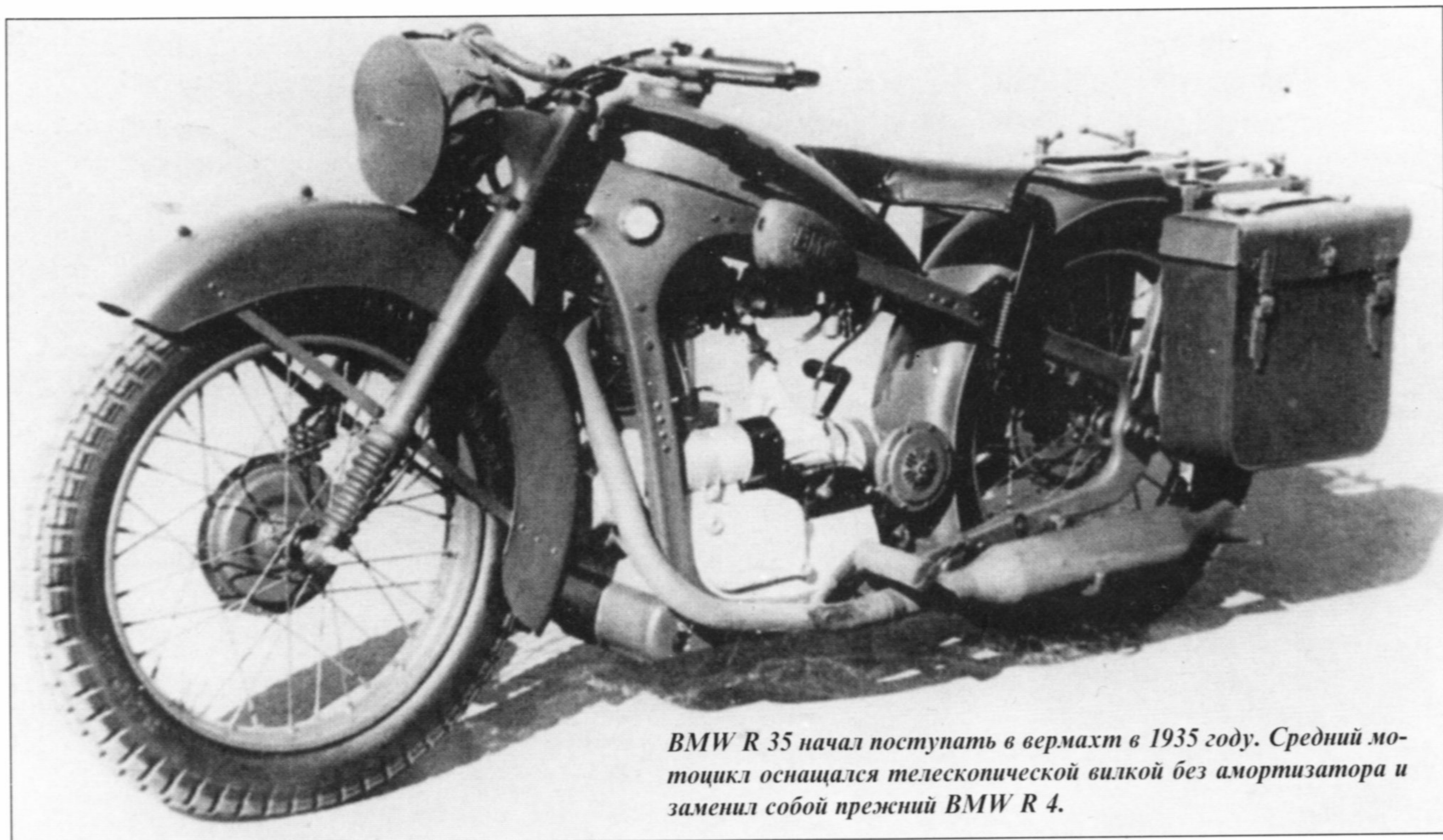
Каждый пулеметный батальон состоял из штаба, трех мотоциклетных рот, пулеметной роты на мотоциклах и моторизованной тяжелой роты поддержки.



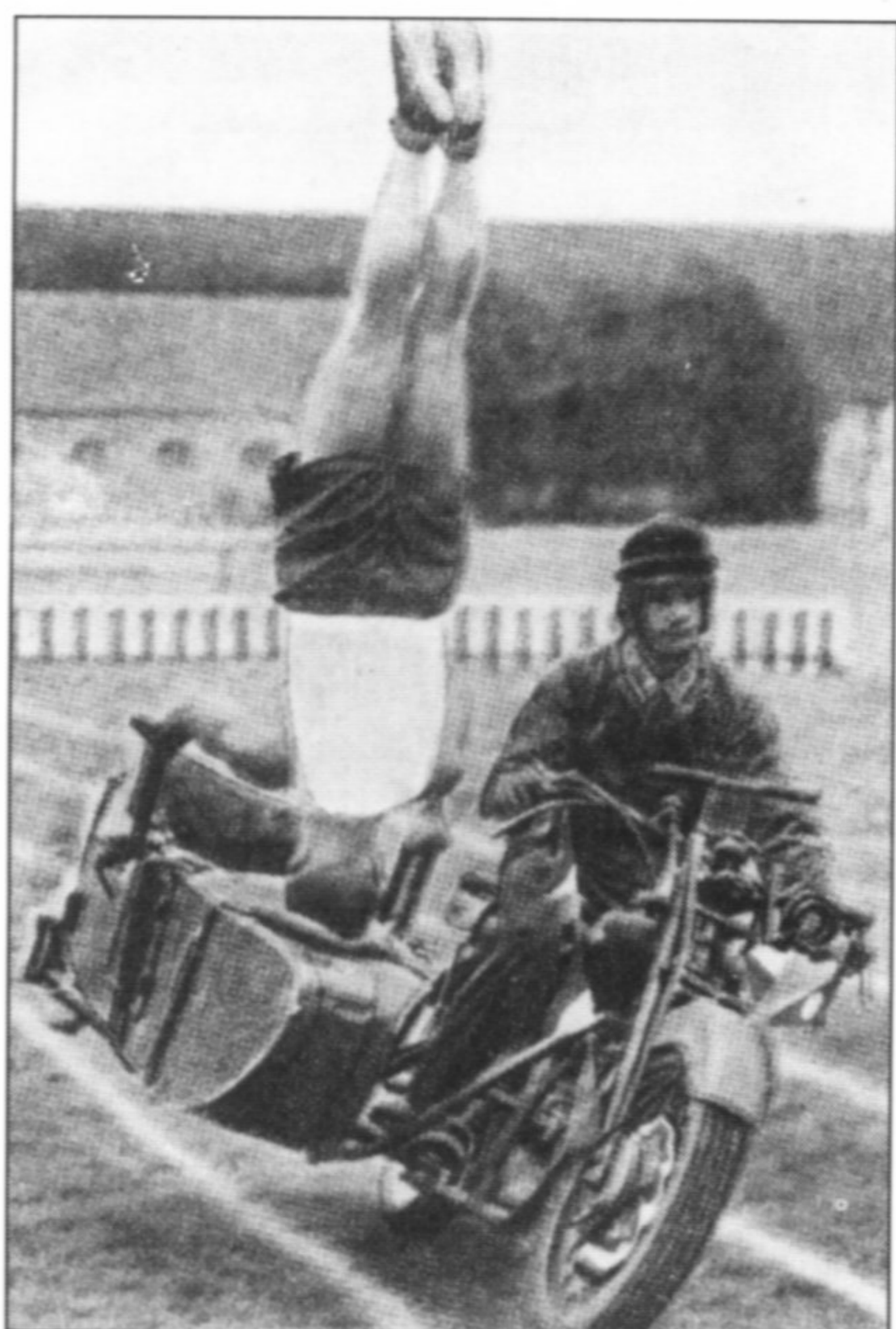
В соревнованиях наряду с военными участвовали и гражданские мотоциклисты. На снимке Horex S5 с коляской Stoye.



Полк LSSAH на параде, декабрь 1934 года. Мотоциклы BMW R 11 оснащены унифицированными колясками. Экипажи носят черную униформу, дополненную каской образца 1916 года.



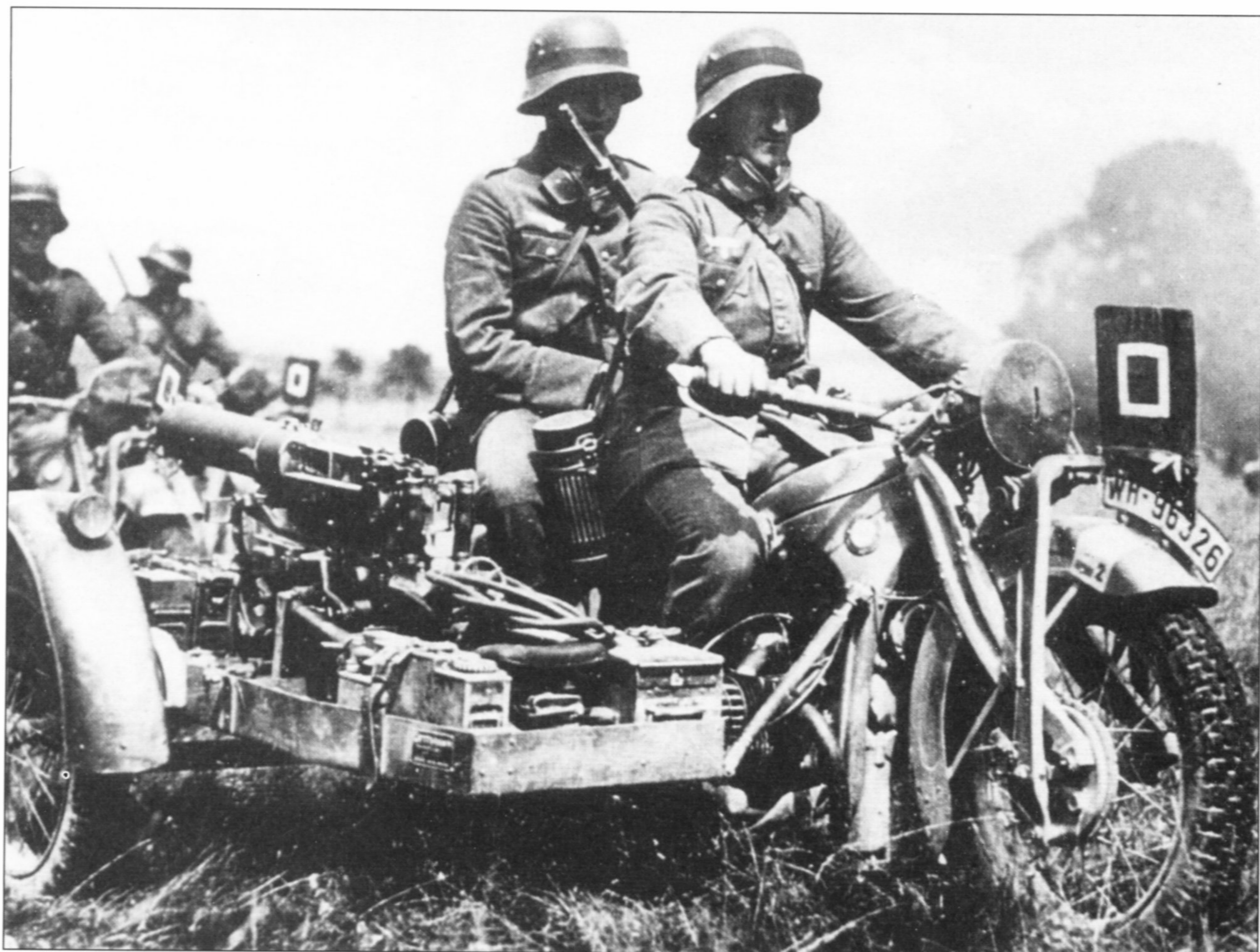
BMW R 35 начал поступать в вермахт в 1935 году. Средний мотоцикл оснащался телескопической вилкой без амортизатора и заменил собой прежний BMW R 4.



В начале 30-х годов мотоспорт породил новый тип спортсменов со стальными нервами, способных проделывать самые головокружительные трюки. Эти спортсмены служили живыми примерами для солдат рейхсвера и вермахта. Открытка из серии «Немецкий вермахт», опубликованной в 1935 году.



Трудный путь к мастерству. Уже во времена рейхсвера мотоциклисты демонстрировали свои навыки вождения мотоцикла с помощью акробатических трюков. Слева BMW R 57, справа Zuendapp K500.



Мотоцикл BMW R 11 с плоской коляской, приспособленной для перевозки пулемета, учения 1935 года. Экипажи носят каски образца 1916 года с цветной лентой, обозначающей принадлежность к одной из условных сторон.



Victoria KR6 «Bergmeister». Учения в условиях горной местности и возможного применения ОВ. Мотоциклы KR6 почти все были оснащены коляской, выпускавшейся фирмой Kali из Оберурселя.



Надежный BMW R 4 на службе в рейхсвере, 1935 год. Мотоцикл легко узнать по штампованной раме и выгнутому рулю.

Основная сила батальона заключалась в трех мотоциклетных ротах. В штаб роты входила штабная секция и пулеметный полувзвод. Каждый из трех мотоциклетных взводов состоял из штабной секции, трех пехотных отделений и минометного отделения.

Пулеметная рота состояла из штабной секции, двух пулеметных взводов и минометного взвода.

В состав тяжелой роты поддержки входил штаб и три взвода: противотанковый, легкой пехотной артиллерии и саперный.

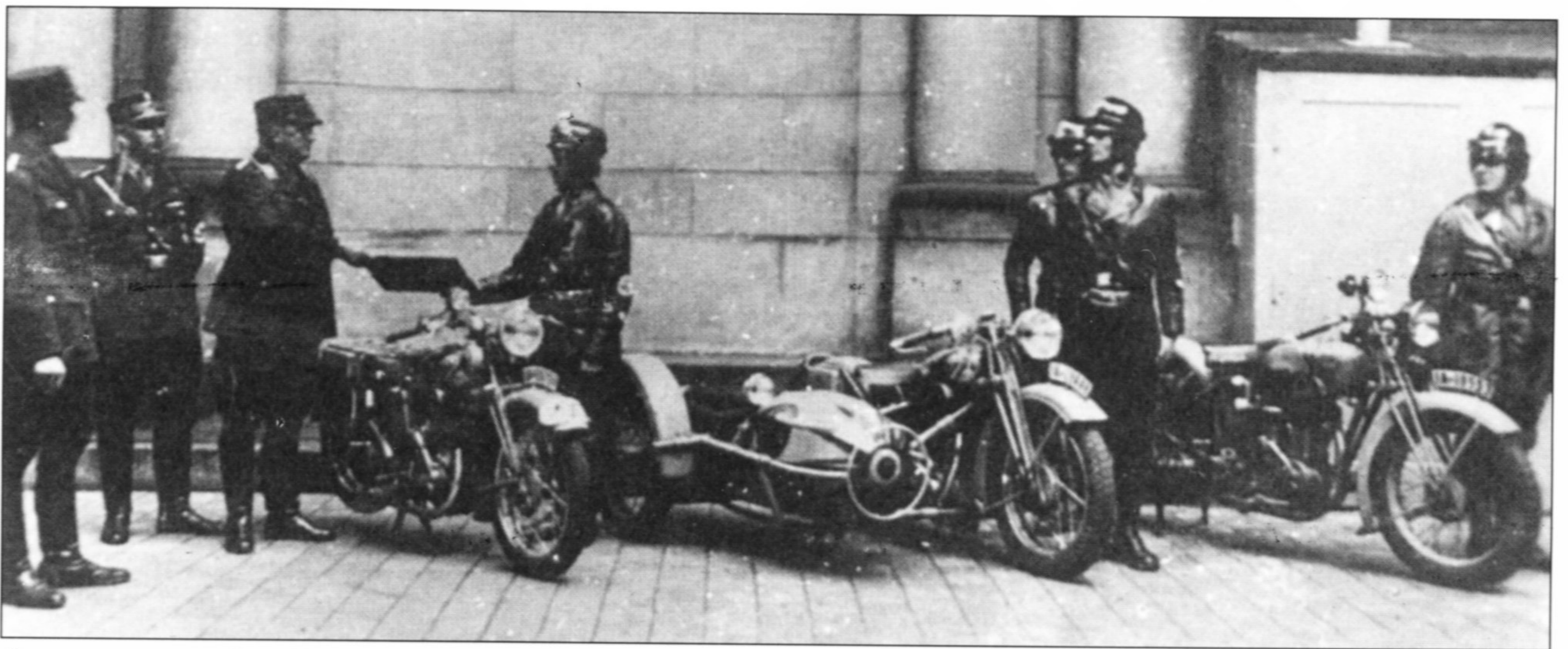
В период 1939-1940 г.г. шло дальнейшее развитие мотоциклетных частей. Мотоциклетные батальоны уже были в составе 1-й, 2-й, 3-й, 6-й, 7-й и 8-й танковых дивизий. В 9-й танковой дивизии в составе 9-го моторизованного полка находился I. мотоциклетный батальон. Батальоны 1-й и 3-й танковых дивизий в целом сохранили свою структуру, но были сокращены на одну мотоциклетную роту каждый. Батальон 2-й танковой дивизии по-прежнему насчитывал три мотоциклетные роты. Мотоциклетные батальоны 6-й и 8-й дивизий также насчитывали три мотоциклетные роты, но не имели тяжелой роты поддержки. Мотоциклетный батальон 7-й танковой дивизии состоял из двух мотоциклетных рот и тяжелой роты поддержки.

По другому был организован I. разведывательный мотоциклетный батальон 9-го разведывательного полка 9-й танковой дивизии. Батальон состоял из штаба и саперного взвода, трех мотоциклетных рот и тяжелой роты поддержки.

Проведенная летом 1940 года реорганизация танковых войск затронула и мотоциклетные части в составе танковых дивизий. Мотоциклетные батальоны получили новый штат: штаб - KStN 1109 от 1 февраля 1941 года, мотоциклетные роты - KStN 1112, пулеметные роты - KStN 1118, а тяжелые роты поддержки - KStN 1121/1122/1123/1124 от 1 февраля 1941 года.

В состав 4-й танковой дивизии ввели 34-й мотоциклетный батальон, 5-я танковая дивизия получила 55-й батальон, 9-я танковая дивизия - 59-й мотоциклетный батальон, а 10-я танковая дивизия - 10-й мотоциклетный батальон. В 11-й танковой дивизии был 61-й батальон, в 12-й танковой дивизии - 22-й мотоциклетный батальон, в 13-й танковой дивизии - 43-й батальон. В дивизиях с 14-й по 20-ю были 64-й, 15-й, 16-й, 17-й, 18-й, 19-й и 20-й мотоциклетные батальоны, соответственно.

В 22-й танковой дивизии, сформированной в 1941-42 г.г. действовал 24-й мотоциклетный батальон, а в 23-й



Снимок из серии «Das Neue Reich». Происходит награждение благодарностями. Справа Victoria KR 35 выпуска 1929 года, другие машины KR 20 выпуска 1930 года.

танковой дивизии - 23-й мотоциклетный батальон. 4-й мотоциклетный батальон входил в состав 1-й кавалерийской дивизии, оставшись в ее составе и после того, как дивизию переформировали в 24-ю танковую.

Кроме того, мотоциклетные батальоны входили в состав моторизованных дивизий:

3-я моторизованная дивизия - 53-й мотоциклетный батальон;

10-я моторизованная дивизия - 40-й мотоциклетный батальон;

14-я моторизованная дивизия - 54-й мотоциклетный батальон;

16-я моторизованная дивизия - 165-й мотоциклетный батальон;

18-я моторизованная дивизия - 18-й мотоциклетный батальон;

20-я моторизованная дивизия - 30-й мотоциклетный батальон;

25-я моторизованная дивизия - 25-й мотоциклетный батальон;

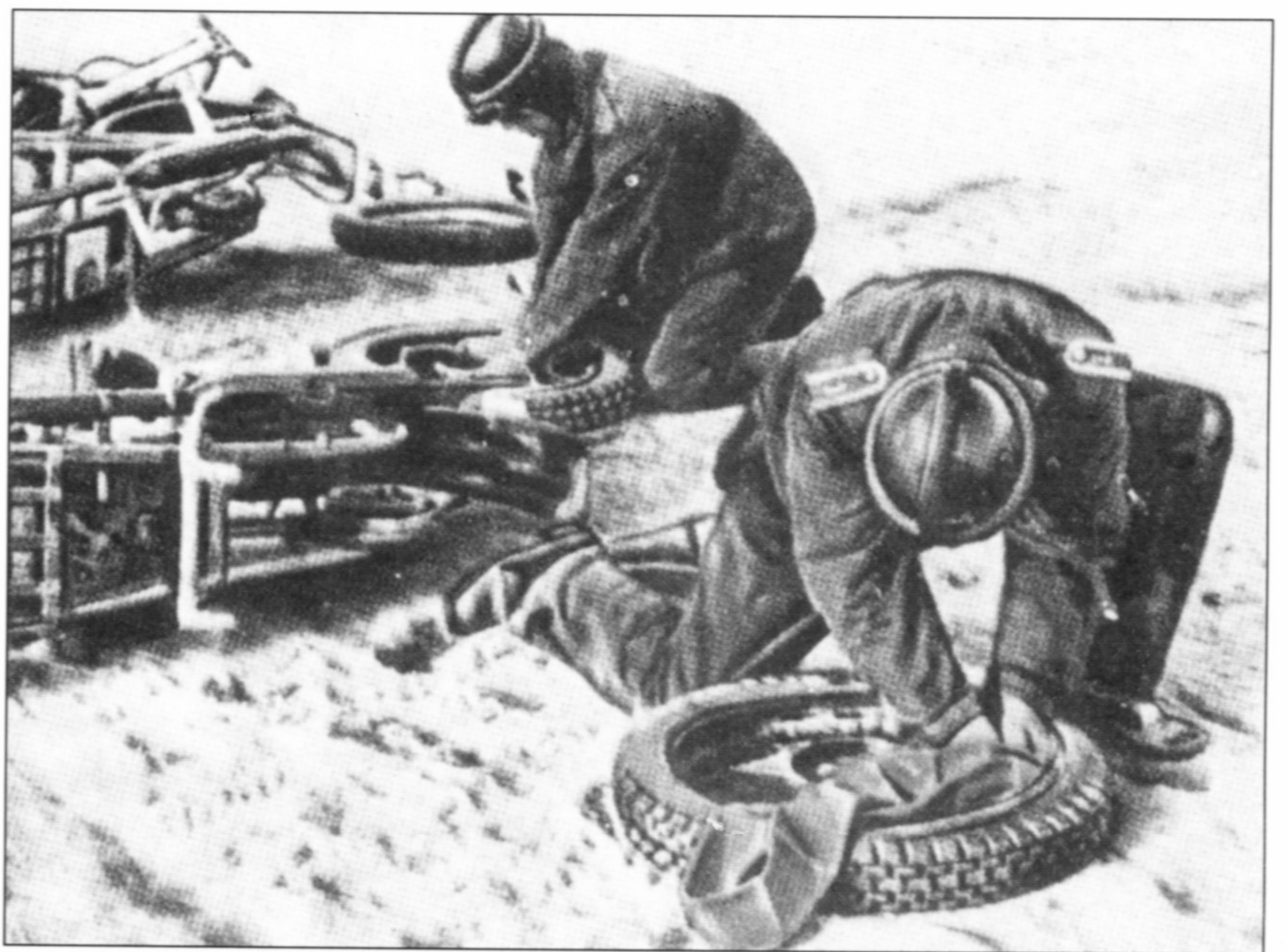
29-я моторизованная дивизия - 29-й мотоциклетный батальон;

36-я моторизованная дивизия - 36-й мотоциклетный батальон;

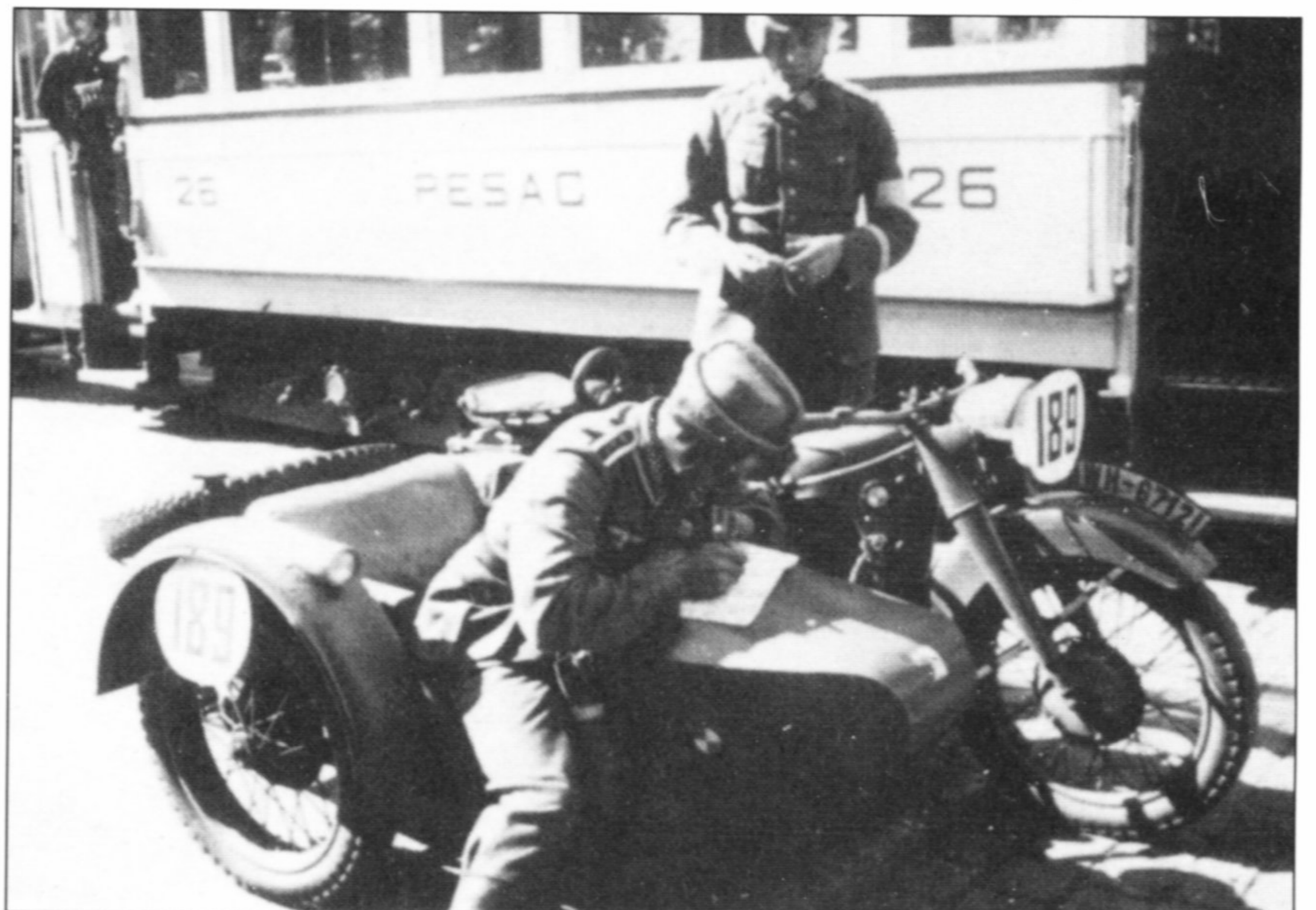
60-я моторизованная дивизия - 160-й мотоциклетный батальон.

Мотоциклетные батальоны моторизованных дивизий формировались по тем же штатным расписаниям, что и батальоны танковых дивизий.

Кроме того, мотоциклетные батальоны могли действовать в составе других дивизий. 345-й мотоциклетный батальон входил в состав 345-й пехотной (позднее гренадерской) дивизии, а 386-й батальон входил в состав 386-й гренадерской дивизии. Мотоциклетный батальон «Grossdeutschland» входил в состав одноименной моторизованной дивизии. В войсках СС мотоциклетный батальон сформировали в 1940 году только в составе моторизованной дивизии СС «Reich». Мотоциклетный батальон СС



Снимок из серии «Die Deutsche Wehrmacht». Солдаты меняют шины у мотоциклов.



От водителя требовалось не только уметь водить мотоцикл, но и хорошо ориентироваться по карте.



Занятия в части NSKK, над доской висит мотоцикл Zuendapp DB200.

«Reich» был организован также как батальоны вермахта, но мотоциклетные роты формировали по старому штатному расписанию KStN 1111a от 1 октября 1938 года.

В составе 1-й горнострелковой дивизии находилась 54-я мотоциклетная рота, сформированная на базе запасной роты 54-го мотоциклетного батальона.

С 1942 года в составе мотоциклетных батальонов появились роты, оснащенные автомобилями Kuebelwagen Kfz 82 и полугусеничными мотоциклами NSU Kettenrad. 24 марта 1943 года мотоциклетные батальоны расформировали, а их личный состав вошел в разведывательные и бронегренадерские части.

Причины расформирования мотоциклетных батальонов лежат в изменившейся стратегической ситуации на фронте. Немецкая армия по всему Восточному фронту перешла к обороне. При этом мотоциклетные батальоны, создававшиеся как наступательные части, потеряли всякий смысл своего существования. Сложности со снабжением не позволяли восполнять потери, а разношерстный парк мотоциклов, включавший машины как немецкого производства, так и трофейные иностранные образцы, служил источником непрерывной головной боли техническим службам.

Разведывательные части

Мотоциклетные роты входили в состав разведывательных батальонов танковых и легких дивизий. В составе 2-й и 4-й легкой дивизии имелись разведывательные полки, которые располагали разведывательными мотоциклетными батальонами.

В разведывательном батальоне (Aufklaerungs Abteilung) при штабе имелся мотоциклетный взвод, организованный по штатному расписанию KStN 1134 от 1 марта 1939 года. Взвод состоял из штабной секции и трех мотоциклетных отделе-



Отряд мотоциклистов NSKK 2/24 из Бранденбурга. Мотоциклы типа D-Rad.



ний. Каждое отделение располагало тремя мотоциклами с коляской и одним пулеметом MG 34 (иногда MG 13). Мотоциклетная рота в составе разведывательного батальона формировалась по штатному расписанию KStN 1111 от 1 октября 1937 года.

В разведывательном батальоне СС танковой дивизии «Кемф» были две мотоциклетные роты, сформированные в соответствии с KStN 1111a от 1 октября 1938 года.

Мотоциклетные роты имелись в разведывательных батальонах моторизованных дивизий (2-й, 13-й, 20-й и 29-й).

Танковые дивизии (кроме 9-й танковой), а также моторизованные дивизии, участвовавшие во французской кампании, имели мотоциклетные роты в составе разведывательных батальонов. Несколько иная ситуация складывалась в войсках СС. SS-Verfuegungs Division располагала усиленным разведывательным батальоном, в составе которого было сразу три мотоциклетные роты. Разведывательный батальон моторизованной дивизии «Totenkopf» включал две мотоциклетные роты. В частях войск СС придерживались штатного расписания KStN 1111a от 1 октября 1938 года.

После нападения на Советский Союз все разведывательные батальоны танковых и моторизованных дивизий имели в своем составе одну мотоциклетную роту. В 17-й, 18-й и 19-й танковых дивизиях мотоциклетный парк в основном состоял из трофейных машин французского, бельгийского и английского производства. Войска СС по-прежнему имели организационные особенности. В бригаде LSSAH и моторизованной дивизии СС «Totenkopf» в разведывательных батальонах было по две мотоциклетные роты. В моторизованных дивизиях СС «Wiking» и «Reich», а также в бригаде СС «Nord» в разведывательном батальоне было по одной мотоциклетной роте. В состав 1-й бригады Reichsfuehrer SS входила 51-я мотоциклетная рота СС, оснащенная французскими мотоциклами.

Мотоциклетные роты имелись и в танковых дивизиях, сформированных в конце 1941 - начале 1942 г.г., то есть в 22-й, 23-й и 24-й танковых дивизиях. Две танковые дивизии, сформированные позднее, оснащались уже не мотоциклами, а бронетранспортерами.

Мотоциклетное подразделение импровизированной танковой дивизии, район Мюнстера, лето 1935 года. Мотоциклы Zuendapp K800 и BMW R4 (два одиночных мотоцикла на заднем плане). Автомобиль связи Kfz 14(Fu).



Мотоциклетный батальон, видны мотоциклы Zuendapp K800 и NSU 6010SU, Германия, 1938 год.

В период между 1929 и 1934 г.г. немецкая армия получила большое число мотоциклов BMW R 11. Благодаря особенностям рамы машина особенно хорошо подходила для эксплуатации с коляской.

Zuendapp K500W начал поступать в вермахт в 1937 году. Коляска фирмы Royal, выпускалась как в военном, так и в гражданском варианте, поэтому имеет дверцу.



Курьерская служба

Кроме боевых и разведывательных частей, мотоциклы применялись для поддержания связи на уровне дивизии и выше. Курьеры на мотоциклах дополняли систему телефонной и беспроводной связи. Они перевозили приказы, карты и другие документы. Обычно курьеры объединялись в составе мотоциклетного взвода, находившегося при штабе дивизии. Часто взвод разделяли на секции или даже на отдельные машины, которые придавались полкам и батальонам.

В курьерской службе обычно использовали легкие мотоциклы с двигателем объемом 350-400 см³.

Тактика мотоциклетной роты

Ценную информацию о тактике мотоциклетной роты можно почерпнуть из брошюры «Kradfahrer! Kradschuetzen!», написанной тогда еще майором Хассо фон Мантейфелем, который позднее стал одним из лучших танковых генералов вермахта.

В основу тактики мотоциклетной роты положен тот принцип, что из-за своей относительной слабости рота не предназначалась для боя с превосходящими силами противника. Мотоциклисты могли лишь усиливать пехотные или мотопехотные части. Помощь мотоциклистов была тем ценна, что мотоциклетные части обладали высокой мобильностью. Мотоциклисты также могли поддерживать танковые и броневые части, а также действовать самостоятельно в пользу обычных пехотных дивизий. Большой акцент делался на умелое и оператив-

Для многих мотоциклистов тренировки в ориентировании на незнакомой местности пригодились в дальнейшем. На снимке BMW R 12 части люфтваффе во время соревнований по ориентированию.

ное руководство. Была разработана целая система визуальных (флажки, ракеты, и др.) и звуковых (клаксоны) сигналов, призванная быстро передавать приказы в ситуации, когда передать приказ по радио или телефону было невозможно.

Мотоциклетная рота образца 1937 года

Основным подразделением роты было отделение (Gruppe), состоявшее из унтер-офицера, пяти стрелков (один вооружен ручным пулеметом MG 34 или MG 13) и трех водителей. Водители и командир отделения участвовали в бою наряду со стрелками. В задачу командира отделения (Gruppe Fuehrer) входило не только командование подразделением, но и поддержание постоянного контакта с командиром взвода (Zug Fuehrer). Солдаты отделения (исключая первого и второго номера пулеметного расчета) были вооружены карабинами Mauser 98k. Пулеметчики для самообороны располагали пистолетами P-08, реже P-38 или Mauser 1896. Два ящика с патронами к пулемету также несли третий и четвертый номера, вооруженные карабинами. В ходе войны карабины постепенно вытеснялись пистолетами-пулеметами MP 38 и MP 40.

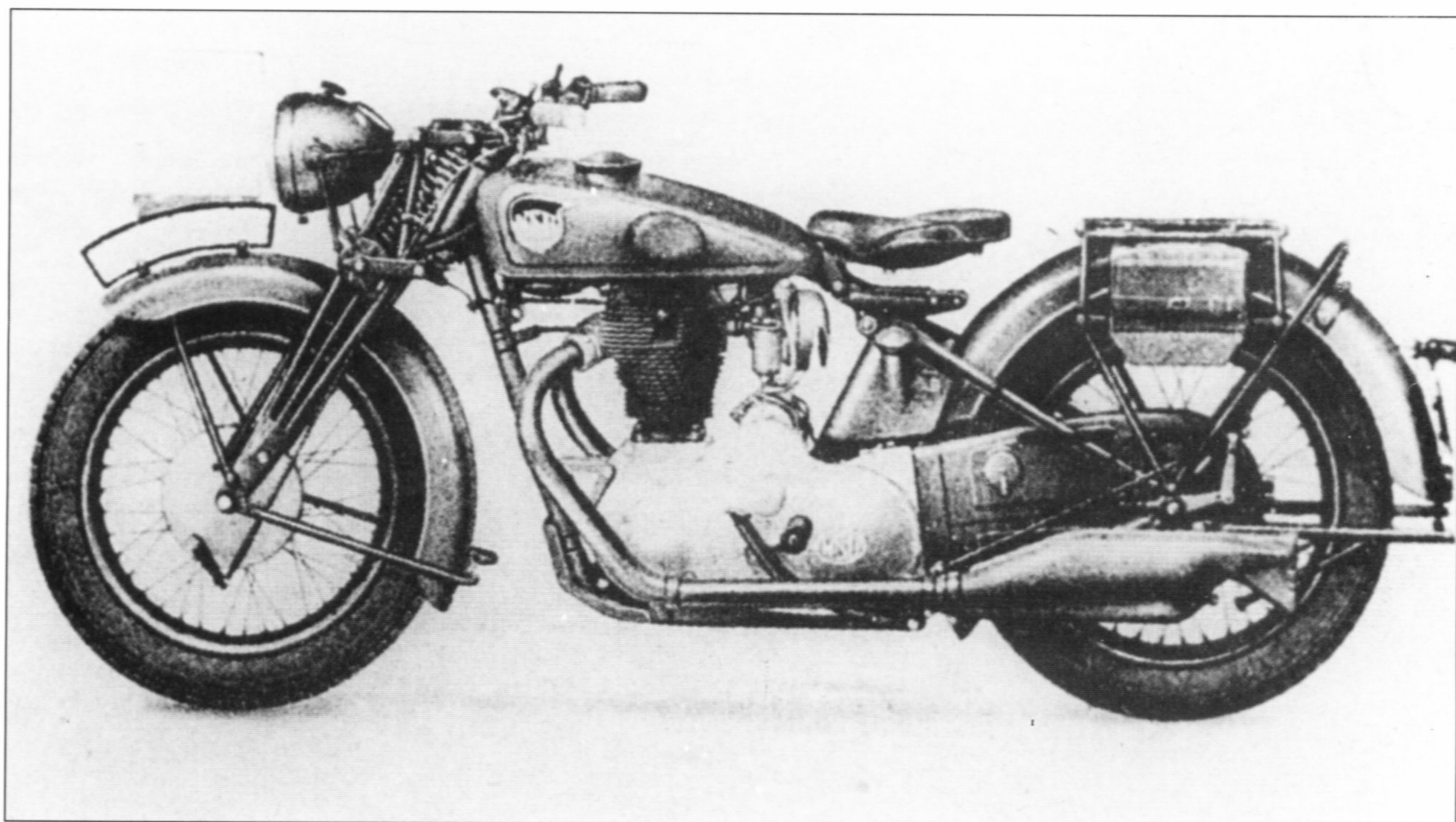
Мотоциклетный взвод (Kradschuetzen Zug) состоял из штабного отделения (Zuggruppe) с командиром взвода и трех мотоциклетных отделений, описанных выше.



Под прикрытием деревьев немецкая мотопехотная часть расположилась на отдых, Латвия, лето 1941 года.



Группа мотоциклистов определила свое местонахождение и готова продолжить путь, 1941 год. Обратите внимание на каски. У двух каски с армейскими орлами, у третьего каска матовая без эмблем.



NSU 601OSL 1939 года выпуска. Конец выхлопной трубы типа «рыбий хвост» позволял удлинить седельные сумки. Армейские машины оснащались металлической плитой, защищавшей картер двигателя снизу.



Мотоциклы всегда привлекают к себе внимание мальчишек. Этот снимок сделан в Гарце, летом 1941 года. На заднем плане BMW R 12.

В состав штабной секции кроме командира взвода входили два курьера (Melder-Kradfahrer) на мотоциклах и один пеший курьер (Melder), водитель автомобиля mglPkw или Kuebelwagen, водитель подвозчика боеприпасов и санитар-носильщик.

Формировались также пулеметные полувзводы (Halb-Zuge MG). В состав полувзвода входили два пулеметных отделения, каждое из которых располагало двумя MG 34 на станке. Расчет пулемета состоял из шести номеров: командира расчета, наводчика, двух подносчиков боеприпасов и двух солдат прикрытия. В секции подвозчиков боеприпасов было два мотоцикла с коляской (при каждом мотоцикле два солдата). В штабной секции имелось два мотоцикла с коляской, в которых размещались командир полувзвода, курьер и дальномерщик (Messmann) с дальномером.

Еще два мотоцикла без колясок находились в распоряжении курьера или, при необходимости, командира полувзвода.

Мотоциклетная рота состояла из трех взводов, пулеметного полувзвода и транспортно-штабной секции. В составе транспортно-штабной секции было восемь грузовых и легковых машин. На mglPkw ездил командир роты в звании оберфельдфебеля, унтер-офицер оружейной службы, унтер-офицер химзащиты. На бензовозе размещались водитель и механик, на грузовике с дополнительным запасом топлива и дополнительным снаряжением - унтер-офицер технической службы, на автомобиле с боеприпасами - ротный писарь, на автомобиле с оружейной мастерской - оружейник. При полевой кухне (на автомобиле или буксируемой) было два повара. На транспортной автомашине - унтер-офицер казначейской службы и два портных-сапожника. На автомобиле с продовольствием место занимал унтер-офицер хозяйственной службы. На мотоциклах перемещались санитар и дальномерщик.

Штабная секция располагала четырьмя мотоциклами (в т.ч. два с коляской) и автомашиной mglPkw (командир отделения, курьер и замести-
Умение ориентироваться по карте - базовый навык мотоциклиста. Постоянные тренировки позволяют обострить ориентацию. Слева BMW R 12, поступавший в вермахт с 1935 года. Справа BMW R 35. Обратите внимание на перископическую вилку с резиновыми рукавами.



Мотоциклист ведет солдат на новую позицию. Быстрый взгляд на карту и новые позиции определены. Ошибка в ориентировании может обернуться гибелью для солдат. Слева старый BMW R 4, выпущенный в 1932 году.



тель командира роты), а также санитарным автомобилем (водитель и санитар). Четыре мотоцикла распределялись следующим образом: два одиночных мотоцикла курьерам, один мотоцикл с коляской командиру роты, а другой - курьеру и дальномерщику.

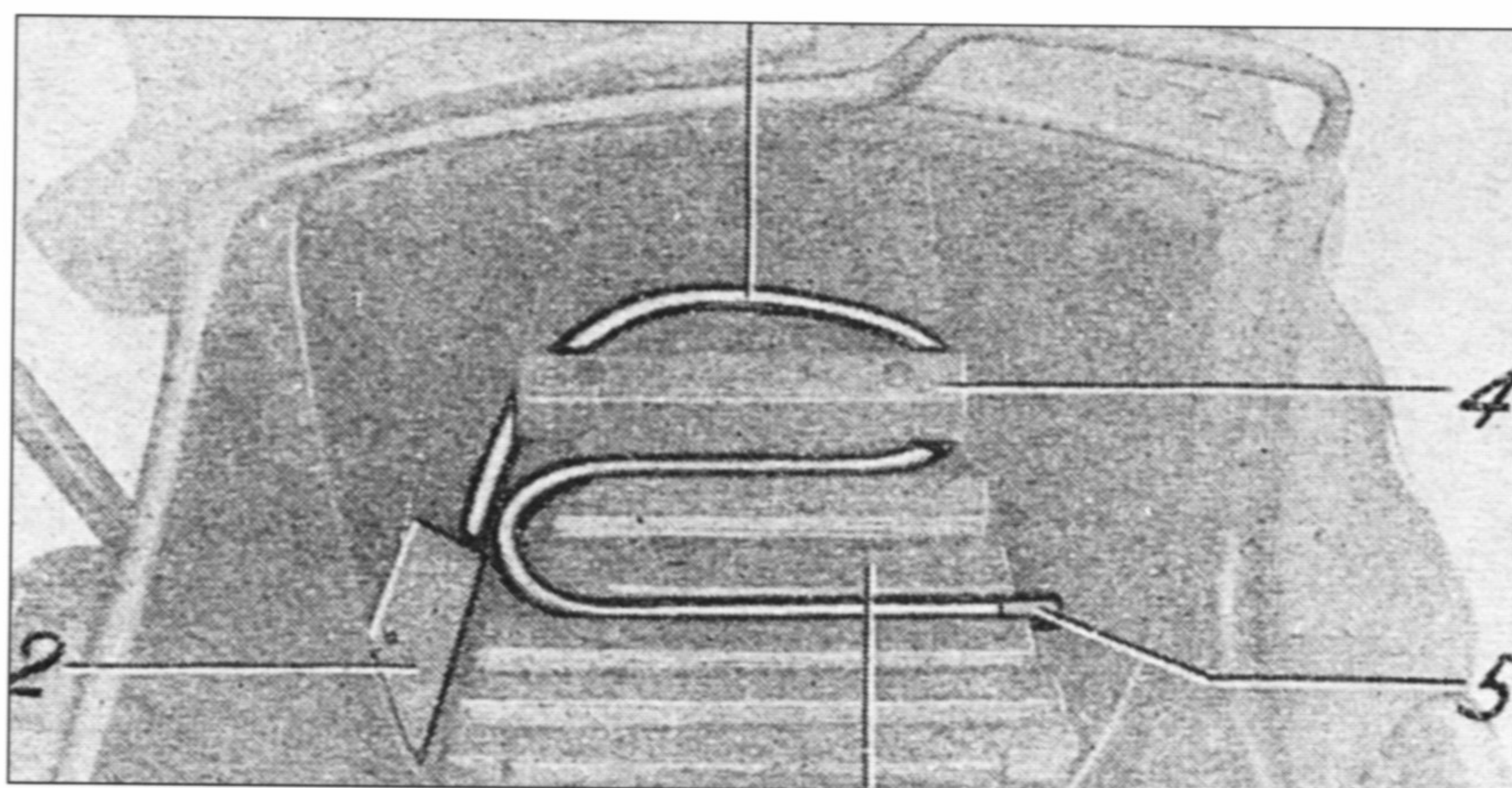
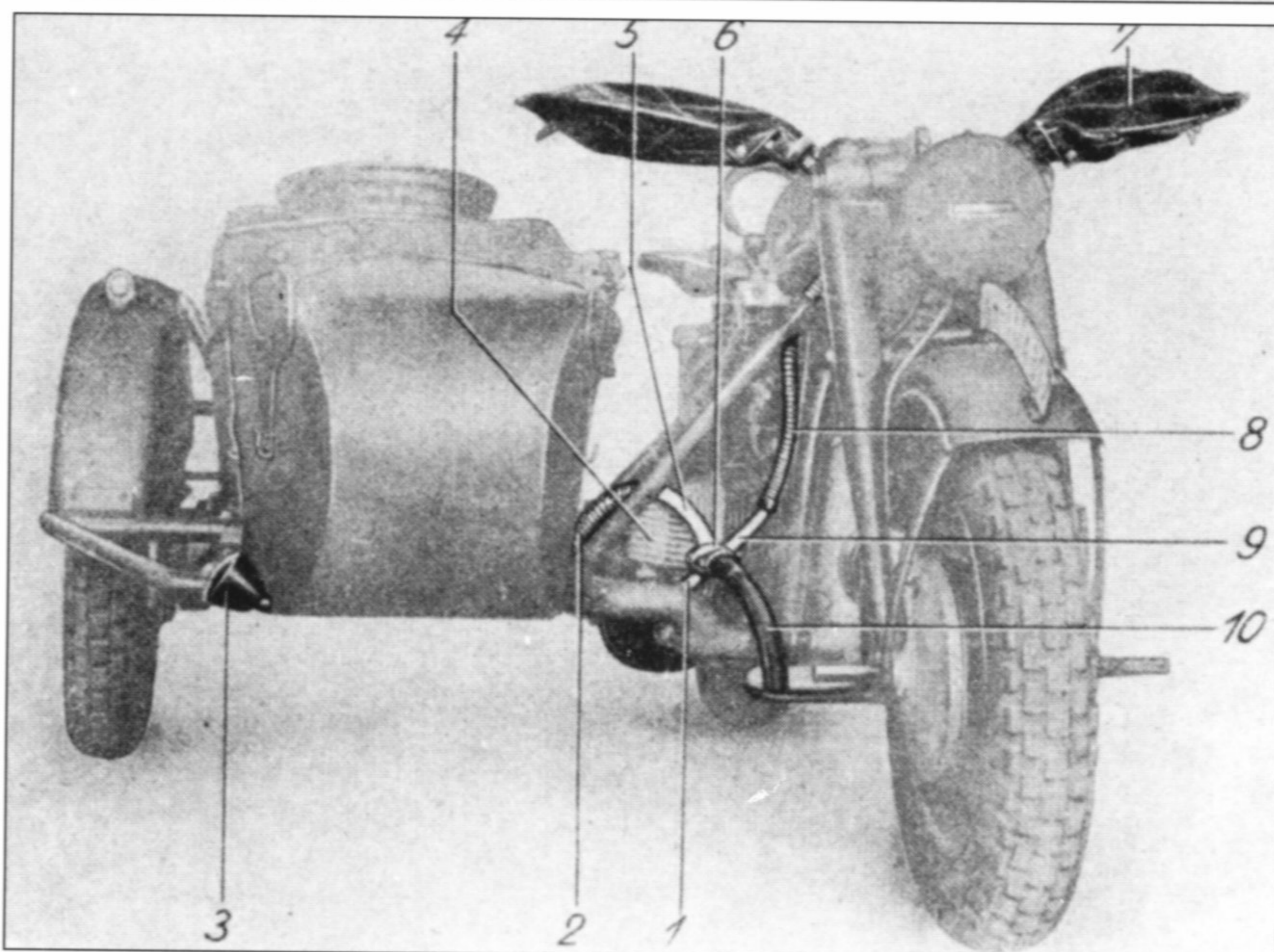
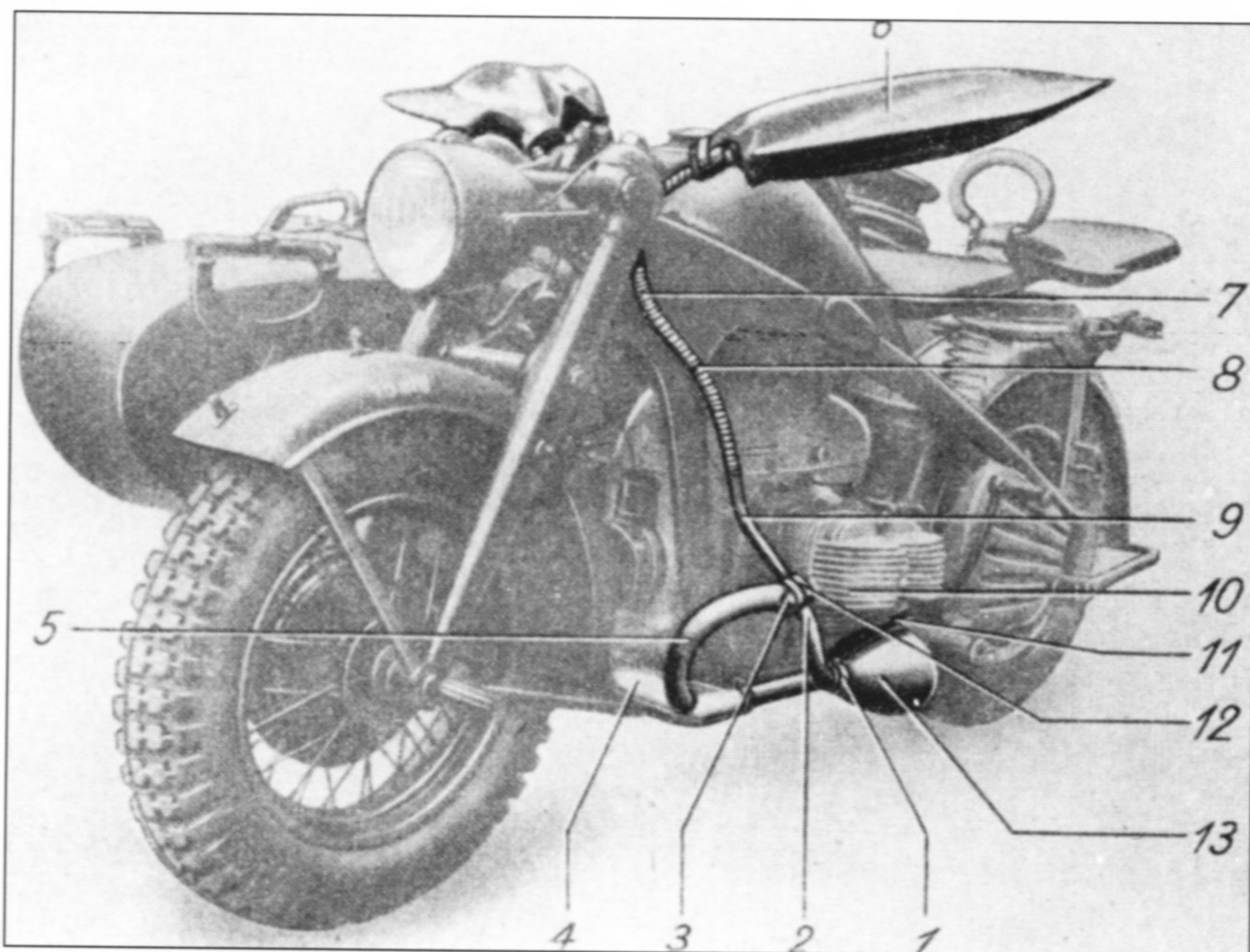
Основные типы боевого строя

Бескровная аннексия Австрии, Судетов, Чехии и Моравии не позволила проверить в бою эффективность мотоциклетных частей. Мотоциклисты двигались по хорошим дорогам и их единственным противником была неблагоприятная погода.

Впервые в бой мотоциклетные части вермахта вступили в сентябре 1939 года в Польше. В первый же день войны мотоциклистам пришлось преодолевать пересеченную местность. 3-я танковая дивизия шла через Тухольский бор, а 2-я танковая дивизия наступала в гористой местности. В дальнейшем мотоциклисты сумели добиться успехов. 4 сентября 1939 года мотоциклетные части успешно действовали под Пётркувом. Отсутствием мотоциклетного батальона в составе 4-й танковой дивизии можно в какой-то мере объяснить провал первой атаки дивизии на Варшаву 8/9 сентября. Неразвитая дорожная сеть в Польше не позволила в полной мере раскрыть возможности мотоциклетных частей, однако сухая погода благоприятствовала колесному транспорту. Непроходимыми для мотоциклистов оказалась Кампиновская пуша и некоторые районы вокруг Кельце. Командующие 1-й и 3-й легкой дивизии докладывали, что мотоциклы без привода на колесо коляски очень сильно вязнут в песке. Только легкие мотоциклы могли двигаться по бездорожью, однако такие машины использовались в основном курьеры.

Кампания в Польше показала, что мотоциклетные части очень уязвимы для ружейного огня, а отсутствие тяжелого вооружения не позволяло мотоциклистам уверенно бороться с противником. Опыт польской кампании заставил разработать мотоциклы с приводом на колесо коляски, а также пониженными передачами. Такими машинами стали Zundapp KS750 и BMW R75.

Французская кампания в мае-июне 1940 года была очень благоприятна для мотоциклетных частей. Равнина с развитой дорожной сетью была как будто специально создана для немецких мотоциклистов. Проблемы у немцев возникли лишь при проходе через Арденны и в Голландии.



Суровая русская зима заставила немцев оснастить свои мотоциклы обогревателями. Выхлопные газы из двигателя подавались к рукам и ногам мотоциклиста, а также в коляску. На фото из немецкого руководства 1942 года видно расположение воздухопроводов отопительной системы. Такие системы должны были монтироваться на мотоциклах в полевых мастерских, комплекты оборудования выпускала фирма «Триумф». Отопителем оснащались только тяжелые мотоциклы BMW R12, R75 и Zundapp KS 750.



Парашиютисты на Zündapp KS750. обратите внимание на камуфляжный чехол фары и обогреватель для ног. Возле левой ноги водителя отчетливо виден раструб. Воздуховод, подающий теплый воздух к рукам, так же можно разглядеть.

Во Франции повсеместно практиковалась эвакуация раненных с помощью мотоциклов.

После капитуляции Франции в руки немцев попало огромное число мотоциклов французского и бельгийского производства. Тут будет уместным заметить, что мотоциклетные части планировалось использовать в несостоявшейся операции «Seelöwe». Например, мотоциклетный батальон должен был поддерживать действия 4-й горнострелковой дивизии.

Во время десантной операции на Крите использовались мотоциклы BMW R12 и Sachs 127 из 7-й воздушно-десантной дивизии. С их помощью подвозились боеприпасы и продовольствие, а также эвакуировались раненные.

В гористых Греции и Югославии мотоциклы применялись ограниченно.

Последней крупной операцией, в которой участвовали мотоциклетные части, стал план «Barbarossa». В нападении на Советский Союз участвовало двадцать мотоциклетных батальонов в составе танковых дивизий, а также батальоны моторизованных дивизий, горнострелковых дивизий и дивизий войск СС. В начальный период кампании мотоциклетные части успешно решали поставленные перед ними боевые задачи. Этому способствовали как рыхлый фронт, так и су-



BMW R 12 в зимнем камуфляже, Демянский котел. Машина оснащена обогревом для рук и ног, видны воздуховоды на руле.

Расчет тяжелого миномета во время учений парашютистов в районе Бланкенбурга, Гарц, 6 декабря 1943 года. Zündapp KS750 с коляской тянет два легких прицепа, в которых разместились 13 солдат. Машина также оборудована обогревателями для рук и ног.



хая погода, которая позволяла использовать мотоциклы даже вдали от дорог. Но осенняя распутица изменила ситуацию коренным образом. Мотоциклетный транспорт встал. Мотоциклы буквально тонули в грязи. Поэтому личный состав мотоциклетных частей влился в моторизованные батальоны.

Снова мотоциклы блеснули в ходе летнего наступления на южном участке фронта - так называемой операции «Blau». С гибелью 6-й армии под Сталинградом окончилась история мотоциклетных частей на Восточном фронте. С успехом мотоциклы использовались и в Северной Африке в 1941-1943 г.г.

Весной 1943 года мотоциклетные батальоны расформировали или перформировали в разведывательные батальоны.

Основные типы мотоциклов

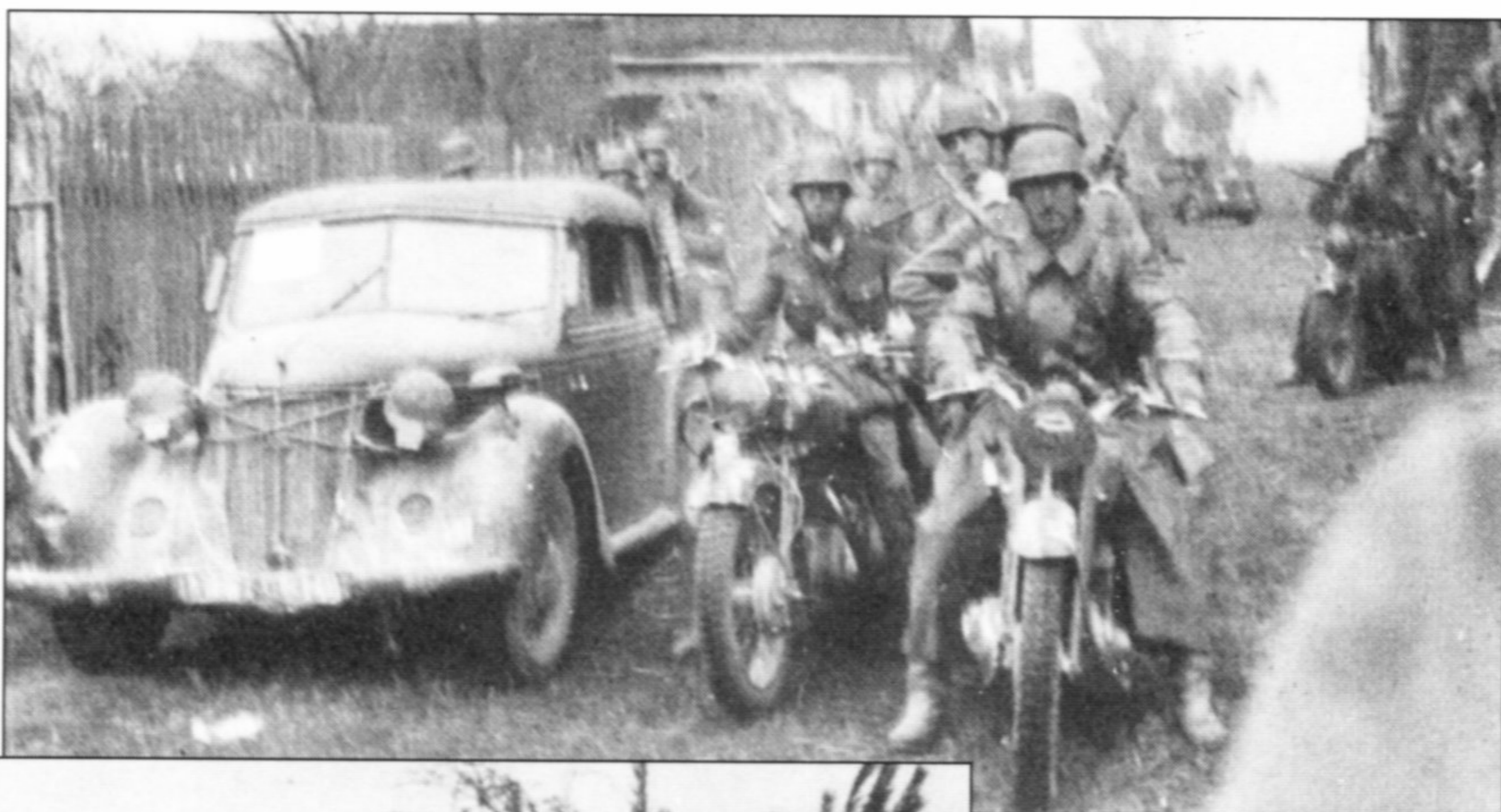
Основными поставщиками мотоциклов для вермахта и войск СС были заводы BMW в Мюнхене и Zuendapp в Нюрнберге. Кроме того, мотоциклы поставляли другие фирмы: Ardie, DKW, NSU, Victoria, Triumph и др. В немецкой армии применялись трофейные машины, а также конфискованные гражданские мотоциклы.

BMW

Заводы Bayerischen Motoren Werke в период 1-й Мировой войны поставляли императорской армии самолетные моторы. В 1922 году фон Фриц сконструировал четырехтактный двухцилиндровый оппозитный двигатель воздушного охлаждения M2B15. Фирма BMW освоила выпуск мотоциклов, и в середине 20-х годов XX века появились первые удачные машины с бело-голубой эмблемой.



И солдат и машина прошли тяжелый путь. Водитель в длинном мотоциклистском плаще отдыхает, сидя на своем Zuendapp KS750. Машина оснащена обогревателями для рук и ног.



Разведывательный отряд на марше. Случалось, что курьеры привлекались и к разведке.



Мотоциклисты в длинных плащах стоят рядом со своими DKW NZ350.



Курьер оберфельдфебель Х. Гюнтер на своем BMW, покрытом зимним камуфляжем, Демянский котел. С мотоцикла частично демонтированы обогреватели для рук и ног.



BMW R 35 легко узнать. Он заменил BMW R4 и оснащался телескопической вилкой. В период с 1937 по 1940 год было выпущено более 1500 машин этого типа. Большинство из них были закуплены вермахтом.

Среди легких мотоциклов следует отметить BMW R39 образца 1925 года с двигателем OHV объемом 250 см³ и мощностью 6,5 л.с., а также R2, выпускавшийся в период с 1931 по 1936 г.г. и оснащенный двигателем OHV емкостью 200 см³. У этих мотоциклов ведущее колесо было поддресорено, а привод осуществлялся с помощью карданного вала. Рама и передняя вилка штампованные. Первые заказы для армии фирма BMW выполнила в конце 20-х годов. Для рейхсвера выпускались мотоциклы R52 и R62, оснащенные двигателями объемом 500 и 750 см³ и мощностью 12 и 18 л.с., соответственно. Очередной крупный заказ был размещен в 1932 году, когда рейхсвер заказал мотоциклы BMW R4 с одноцилиндровым двигателем объемом 400 см³ и мощностью 12/14 л.с. Этот достаточно простой, а потому надежный мотоцикл планировалось использовать для учебных целей и для оснащения курьерской службы. На практике R4 встречались и в боевых частях, особенно в первые годы войны.

Другими, менее распространенными моделями были BMW R3 с двигателем объемом 200 см³, а также R20 и R23 с двигателями объемом 200 и 250 см³ и мощностью 8 и 10 л.с., соответственно.*

Следующей моделью легкого мотоцикла стал BMW R35, выпуск которого начался в 1937 году. R35 оснащался одноцилиндровым двигателем объемом 350 см³ и мощностью 14 л.с. В Польше R35 получил прозвище «ослик». У мотоцикла была передняя вилка телескопического типа. Двигатель располагался продольно, а привод на заднее колесо обеспечивался через карданный вал. Главные элементы двигателя: головка цилиндра, картер и поршень - изготавливались из алюминиевых сплавов. Это обеспечивало хорошее охлаждение двигателя и снижало массу машины. Мотоцикл оснащался четырехступенчатой коробкой передач и сухим сцеплением. Карданный вал передавал крутящий момент на заднее колесо через коническую передачу. Распредвал, расположенный в головке цилиндра, управлял работой клапанов и отбирал мощность от коленчатого вала с помощью цепной передачи. Карбюратор SUM, магнето OHV. Три горловины карбюратора попеременно включались с помощью перепускного устройства. Бензобак емкостью 12 л изготавливался из металлического листа методом штамповки. Рама также штампованная. Тормоза полудисковые, механические. Армейская модификация оснащалась металлическим кожухом, закрывающим двигатель снизу. Хромированные части окраши-

вались черной матовой краской RAL Antracit Schwarz. Мотоциклы этого типа выпускались до октября 1940 года. В 1947 году выпуск R35 наладили в СССР под маркой ЭМВ 47.

Среди реквизированных машин встречались мотоциклы BMW R5/51/61, оснащенные нестандартными колясками фирм Stoewe или Royal.

Завод BMW одновременно выпускал и тяжелые мотоциклы для мотоциклетных частей вермахта. Особенно удачной моделью был BMW R12, который в период с 1935 по 1941 год выпустили серийно в 36000 штук. На мотоцикле стоял двухцилиндровый двигатель объемом 750 см³ и мощностью 18 л.с. Приемистый двигатель позволял использовать мотоцикл как в одиночном варианте, так и оснащать его коляской. Передняя вилка имела новый для того времени телескопический амортизатор.

В 1938-1941 годах выпускались еще два типа мотоциклов: BMW R61 и R71. На этих машинах стояли двухцилиндровые двигатели объемом 600 и 750 см³ мощностью 18 и 22 л.с. R61 и R71 по популярности уступали R12. Перед войной оба типа мотоциклов выпускались на экспорт по заказу голландской армии.

Однако самым известным армейским мотоциклом стал BMW R75. Этот мотоцикл был создан для участия в конкурсе внедорожников. Первый серийный R75 был собран на заводе в Айзенахе в мае 1941 года. До октября 1944 года было выпущено 16545 мото-



Еще один экипаж мотоциклов в длинных плащах. Zuendapp K600 с коляской экипирован для езды по дорогам.



Мотоциклисты из моторизованного полка «Grossdeutschland» (на колясках белый силуэт каски), движутся по разрушенной французской деревушке, 1940 год. На переднем плане BMW R 12 с коляской, за ним BMW35.



Курьер на NSU 501OSL, 1936 года выпуска. Это армейский вариант мотоцикла, что видно по фаре.



«Туда!». Курьер указывает направление движения. Его BMW R 12 оснащен плоскими крыльями.



Снимок говорит сам за себя. Тяжелый BMW на заснеженной дороге в России. На коляске навешен контейнер, колеса обуты в антипробусковочные цепи. Машина обмазана известкой в качестве камуфляжа. Уставший экипаж задремал прямо на морозе.



циклов этого типа. BMW R75 выпускался как в одиночном варианте, так и в варианте с коляской. Коробка передач имела специальные пониженные передачи, задний ход, обеспечивала привод колеса коляски, ведущие колеса имели гидравлические тормоза. Надежность этого мотоцикла была потрясающая, многие экземпляры активно эксплуатируются в наши дни.

DKW

Фирма DKW поставляла армии легкие мотоциклы с двухтактными двигателями объемом 250-500 см³.

Фирма возникла как слесарное предприятие, организованное голландским предпринимателем Йоргеном Расмуссенем. В 1907 году завод перенесли из Хемница в Цхопау. Название фирмы сохранило память об опытах по созданию локомотивов (DKW - Dampf-Kraft-Wagen). После 1-й Мировой войны фирма освоила выпуск двухтактных мопедных двигателей. Первой моделью двигателя стал одноцилиндровый движок мощностью 1 л.с. рабочим объемом 122 см³. Двига-

Плащи мотоциклиста с воротниками разного типа. У офицера слева воротник плаща из темно-зеленого сукна. У двух других солдат воротник из сукна цвета feldgrau.

тель устанавливался над задним колесом мопеда и позволял развивать скорость до 30 км/ч. В трудное послевоенное время дешевые мопеды пользовались популярностью. До 1922 года фирма реализовала 25000 двигателей.

В 1921 году был создан первый мотоцикл DKW. Новая машина, названная DKW «Reichsfahrmodell» оснащалась двигателем мощностью 1,5 л.с. объемом 142 см³. Позднее появились очередные модели, в том числе DKW 173 с двигателем, оснащенный поршневым компрессором.

В 1926 году начался выпуск мотоцикла E206, а несколькими месяцами позже линейка фирмы пополнилась моделью E250 с двигателем объемом 247 см³. С 1929 года выпускался мотоцикл E206 с двигателем объемом 198 см³. Объем мотора объяснялся тем, что в Германии в то время для управления мотоциклом с объемом двигателя меньше 200 см³ не требовалось водительских прав, а владелец такого мотоцикла освобождался от налогов.

В 1932 году фирма DKW была поглощена концерном Auto-Union AG. Первый армейский заказ завод в Цшопау получил в 1938 году. Военные заинтересовались машиной DKW NZ350 с двигателем мощностью 11 л.с. и объемом 346 см³. Мотоцикл незначительно модифицировали, оснастив стальным кожухом, защищающим мотор снизу, также изменили передаточное число первой передачи.



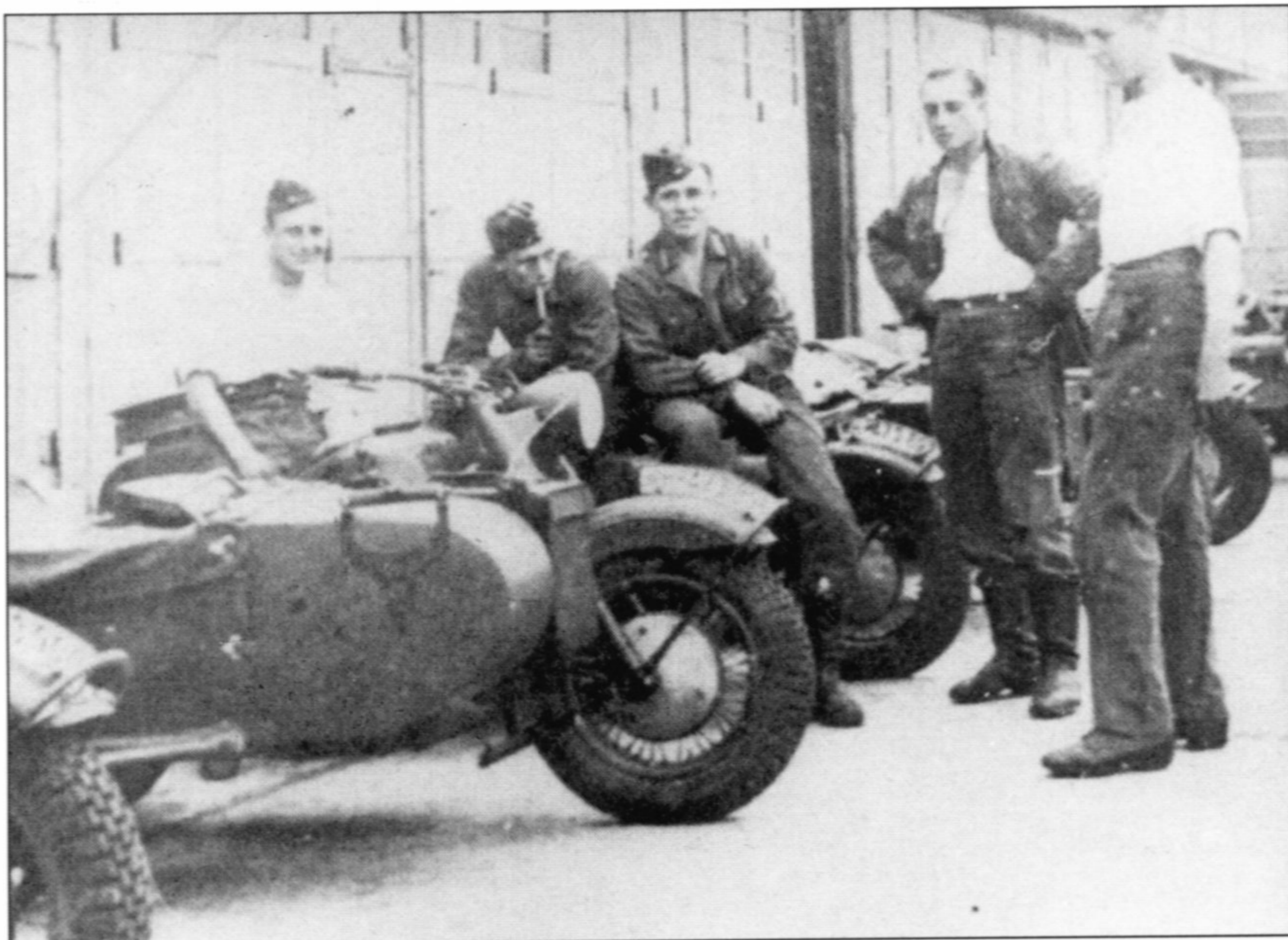
Мотоциклист на Zuendapp K800W. Плы плаща застегнуты и образуют штанины. Отчетливо виден клапан длиной 8 см на правом боку.



Курьер-мотоциклист из 87-го дивизиона истребителей танков 25-й пехотной дивизии. Длинный мотоциклистский плащ с большими прорезными карманами. BMW R 4 выглядит как новенький, хотя выпущен в 1932 году. Снимок сделан в Норвегии, летом 1943 года.



Курьер-мотоциклист. Плы плаща застегнуты вокруг ног наподобие штанин. Рядом с ним старенький BMW R 4. Под двигателем виден защитный экран.



BMW R 75 на ремонте в тылу. Машины оснащены большими передними крыльями. На коляске висит дополнительная сумка.



BMW R 75 позднего выпуска. Мотоцикл окрашен в темно-желтый цвет, переднее крыло узкое. Над бензобаком виден усиленный тропический фильтр. Бортовая ручка коляски отломана.



Судно, затопленное в канале Моза-Шельде, послужило опорой для импровизированного моста. Солдаты перекачивают на другой берег BMW R 12. Большое переднее крыло слишком быстро забивалось грязью, поэтому его заменяли на крылом более узкого образца.

В 1940 году начался выпуск армейской модификации мотоцикла - DKW NZ350/1 с литым блоком цилиндров. Курьеры также использовали DKW RT125 с одноцилиндровым двигателем объемом 123 см³ и мощностью 4,3 л.с. Кроме того, вермахт и войска СС применяли мотоциклы DKW 200 и 250. В 1943 году начался выпуск мотоцикла DKW 125, который благодаря малой массе (всего 90 кг) мог использоваться в самых труднопроходимых районах.

NSU

Фирма Neckarsulm первой в Германии начала выпуск мотоциклов. Свои историю фирма начала в 1880 году, когда в Штутгарте открылась фабрика, изготавливающая швейные машины Neckersul Strickmaschinen Union. Через семь лет название предприятия изменили на Neckarsulmer Fahrradwerke, а продукцией фирмы стали велосипеды. В 1901 году фирма продала свой первый мотоцикл, через три года мотоциклы NSU участвовали в маневрах немецкой армии. Эти мотоциклы представляли собой велосипеды с навесным моторчиком фирмы Zedel объемом 93 см³ и мощностью 1,25 л.с. В мае 1903 года фирма освоила выпуск собственных двигателей. Двигатели имели объем от 200 до 960 см³ и мощность до 5 л.с. В 1906 году фирма NSU выпустила первый автомобиль. В дальнейшем фирма пополнила линейку своих моделей спортивными мотоциклами. Например, в 1907 году появился Tourist Trophy. К началу 1-й Мировой войны фирма NSU уже вышла на производительность 30000 мотоциклов в год. В годы войны фирма массовыми сериями выпускала мотоциклы для армейских и гражданских нужд. Самый тяжелый мотоцикл оснащался 1000-кубовым двигателем мощностью 12 л.с. После войны фирма освоила выпуск мотоциклов со встроенной трехскоростной коробкой передач.

Великий Кризис коснулся и фирмы NSU. Пришлось свернуть выпуск дорогих мотоциклов, в том числе оснащенных амортизатором заднего колеса. Конструктор фирмы Отто Райтц разработал мотоцикл с 250-кубовым двигателем мощностью 10 л.с. В конце 20-х годов фирма NSU выпускала надежные мотоциклы 500 ОНС и 350 ОНС.

Новый импульс фирма NSU получила после прихода в нее известного английского конструктора Уолтера Уильяма Мура, который прежде работал на фирме «Norton». У последующих мотоциклов NSU отчетливо прослеживается «нортоновское» влияние. Мур разработал два новых двигателя,

Учения мотоциклетной разведывательной части СС. Фара переднего Zuendarr KS750 без светомаскировки доказывает, что снимок сделан далеко от фронта, если не в мирное время.

Однополчане вокруг BMW R 75. Фара без светомаскировки, пупырчатые шины. Снимок явно из числа сделанных «на память».

оснащенных коробкой передач Sturmey-Archer и карбюратором Amal TT. Так появилась серия мотоциклов, оснащенных двигателями OHV. Мотоциклы с этими двигателями обозначались как OS или OSL. На них устанавливали двигатели объемом 200, 250, 350, 500 и 600 см³, например, NSU 501 OSL/TS. Также фирма выпускала легкие мотоциклы с двигателями объемом 125 и 200 см³.

В 1939 году А. Родер сконструировал новые двухцилиндровые верхнеклапанные двигатели 2хОНС, оснащенные наддувом.

Основную долю среди выпускаемых фирмой мотоциклов составляли машины с одноцилиндровыми четырехтактными двигателями. Одной из таких машин был NSU 251OSL. Для армии также выпускались тяжелые мотоциклы с двигателем объемом 600 см³.

Мотоциклы NSU 601OSL (OS) и 601TS (T), несмотря на 600-кубовый двигатель, не отличались высокой проходимостью. Армейская модификация мотоцикла оснащалась двигателем с литым блоком цилиндров и дополнительным воздушным фильтром. Кроме того, у армейских мотоциклов бензобак имел горловину большого диаметра, чтобы облегчить заправку машины из канистры.

Модифицированный мотоцикл NSU 601OSL выпускался как в одиночном варианте, так и в варианте с коляской. В части поступали и гражданские NSU 501OSL с открытыми пружинами клапанов.

Triumph

Немецкая армия также использовала мотоциклы, произведенные нюрнбергской фирмой Triumph. В 1939 году вермахт закупил мотоциклы BD 250, оснащенные двухцилиндровыми двухтактными двигателями объемом 250 см³. Мотоциклы в армейском варианте незначительно отличались от гражданской модели. Они имели дополнительный кожух карбюратора, воздушный фильтр располагался выше. Под двигателем установили дополнительный экран, защищавший картер. По бокам установили крепеж для седельных сумок. Впервые двухтактный мо-



Два редких мотоцикла. Слева видно заднее колесо DKW NZ500, справа Puch 200.



Уставший курьер на своем Zuendapp K500 утоляет жажду из фляжки. Обратите внимание на эмблему кавалерийского полка на раме мотоцикла.

тоцикл получил замкнутую систему смазки. Маслбак и маслонасос располагались отдельно. Однако большого распространения мотоцикл не получил, так как оказался довольно ненадежным и сложным в эксплуатации. В вермахте и люфтваффе использовалось некоторое количество конфискованных S350 и B350. Также встречались мотоциклы TM500, S500, SST с двигателем объемом 493 см³, а также RR30/31 с 750-кубовым двигателем.

Victoria

Сравнительно малоизвестны мотоциклы, выпускавшиеся нюрнбергской фирмой Victoria. В конце 20-х годов в рейхсвер поступили мотоциклы KR20 с двигателем объемом 196 см³. Во второй половине 30-х годов армия заказала удачный мотоцикл KR35WH, оснащенный одноцилиндровым четырехтактным двигателем объемом 342/344/346 см³. Мотоциклы обоих типов выпускались и в годы войны. До 1945 года было построено 12000 мотоциклов KR35WH, имевших популярное прозвище «инженер».

Кроме того, в боевых частях встречались и реквизированные мотоциклы Victoria. Среди них были легкие V75, V98, V99N Morfa и KR12, оснащенные двигателями объемом 123 см³, а также тяжелые KR9 Fahrmeister (498 см³, 15 л.с.) и KR6 (596 см³, 14-20 л.с.).

Zuendapp

Фирма Zuendapp возникла 17 сентября 1917 года. Первоначально она выпускала взрыватели для снарядов, откуда и произошло ее первое название - Zunder und Apparatebau GmbH. Одним из основателей фирмы был Фриц Ноймайер. После войны фирма освоила выпуск мотоциклов. В конце 1921 - начале 1922 года название фирмы изменилось на Zuendapp. В конце 20-х годов производство перевели в новые цеха в предместье Нюрнберга - Швайнау.

Сначала фирма выпускала только гражданские мотоциклы, однако все тяжелые мотоциклы изначально были ориентированы на армию. Поэтому *Несколько мотоциклов с экипажами из неизвестной части перебрасываются по железной дороге. На переднем плане BMW R 12, за ним Ardie VF 125, который использовался немецкой армией в первые месяцы войны.*



когда вермахт начал закупки, практически никаких модификаций делать не пришлось.

Уже во время выставки в Берлине 1933 года были представлены новые мотоциклы с двигателями объемом от 200 см³ (двухцилиндровый) до 800 см³ (четырёхцилиндровый, оппозитный). Новые машины создали конструкторы Рихард и Ксавьер Кюхен. Мотоциклы имели штампованные рамы, ставшие характерным признаком машин марки Zuendapp. Кроме упомянутых выше DB 200 и K800W выпускались мотоциклы с двухцилиндровыми двигателями K500W и KS 600W.

Всего было построено 4962 мотоцикла K800, а K500 быстро уступили место более совершенным KS600 с верхнеклапанным двигателем объемом 589 см³ (K600) или 596 см³ (KS600). Эти мотоциклы уже конкурировали с машинами BMW R12. У мотоциклов K/KS600 были хорошие ходовые качества (благодаря штампованной раме и простой передней вилке). Эти машины оставались лучшими немецкими армейскими мотоциклами вплоть до появления машин BMW R75/Zuendapp KS750 с приводом на колесо коляски.

Фирма Zuendapp также выпускала более легкие курьерские мотоциклы. Наиболее популярным был DB 200 Derby, оснащенный двухцилиндровым двигателем объемом 198 см³ и мощностью 6,5/7 л.с.

Во время войны популярностью пользовался мотоцикл Zuendapp KS750, который представлял собой аналог BMW R75 (обе фирмы совместно их даже проектировали). До 1945 года было выпущено 18286 мотоциклов этого типа.

Следует упомянуть и о других машинах фирмы Zuendapp: DB 250 с двигателем объемом 245/247 см³, S300/Z300/EM300 (двигатель 298 см³), K350 и KK350 (347 см³).

Другие производители

Кроме мощных фирм, производивших мотоциклы крупными сериями, существовали мелкие предприятия, которые выпускали мотоциклы, главным образом, для гражданских потребителей. Как правило, мелкие фирмы широко использовали узлы и агрегаты, выпущенные крупными изготовителями. Иногда использовались иностранные комплектующие, например, английские моторы.

Таким предприятием было Ardie Werk Aktiengesellschaft в Нюрнберге. Ardie специализировалась на производстве легких мотоциклов, хотя в линейке выпускаемых моделей были



Эффективный пропагандистский снимок. Курьер ведет Zuendapp K500W, который начал поступать в вермахт незадолго до начала войны.



С винтовкой за плечом и противогазной коробкой на груди этот курьер позирует для фотографа, сидя на своем DKW NZ250. Мотоцикл имеет передний регистрационный номер, от использования которого отказались в 1943 году.



Курьеры-мотоциклисты составляли важную часть системы связи в немецкой армии. Этот курьер, доставивший важный приказ, едет на мотоцикле NSU 2510S W (D 605/7) с экраном под картером двигателя.



Курьер В. Пайн из штаба пехотного полка на своем легком Triumph 250/1, район Шлиссельбурга. Армейская модификация этого 250-кубового мотоцикла выпускалась с 1940 года. Однако ходовые качества мотоцикла оставляли желать лучшего и мало соответствовали требованиям Восточного фронта.



Два курьера на мотоциклах DKW NZ350. Обратите внимание на рисунок протектора второго мотоцикла, а также на полный боекомплект курьеров.

мотоциклы TM с двигателем объемом 490 см³ (английские Jap), RBK и RBU с мотором объемом 492/497 см³, а также RBU603/604/605 с двигателем объемом 600 см³.

Небольшое предприятие Boehmerland Motorenwerk Albin Liebisch в Куммерсдорфе производило в 30-х годах три типа мотоциклов, в том числе Volksmodel с одноцилиндровым двухтактным двигателем объемом 350 см³ и мощностью 12,2 л.с., а также более тяжелые мотоциклы Reisemodel с одноцилиндровым четырехтактным двигателем объемом 600 см³ и мощностью 18,4 л.с.

В Берлине-Шпандау находилась фирма Deutsche Industrie Werke AG, выпускавшая мотоциклы D-Rad с двигателями объемом 200 и 500 см³. В 1931 году фирма обанкротилась и вошла в состав NSU.

Завод Elite Diamant Werke находился в саксонском городе Зигмар. Завод выпускал мотоциклы Diamant 350E с двигателем объемом 350 см³, и 500E с 500-кубовым двигателем. В начале 30-х годов этот небольшой завод пал жертвой Великого Кризиса.

На заводе Elfa (Elsterwerder Fahrradfabrik E.W. Reichenbach GmbH) в Эльстерверд-Биле выпускались легкие мотоциклы Herren-Motofahrrad и Damen-Motofahrrad. На мотоциклах стояли двигатели Sachs объемом 98 см³ и мощностью 2,25 л.с. В 1929-1933 годах выпускался мотоцикл с двигателем объемом 74 см³ и мощностью 1,5 л.с. Мотоциклы Elfa использовались только для подготовки мотоциклистов.

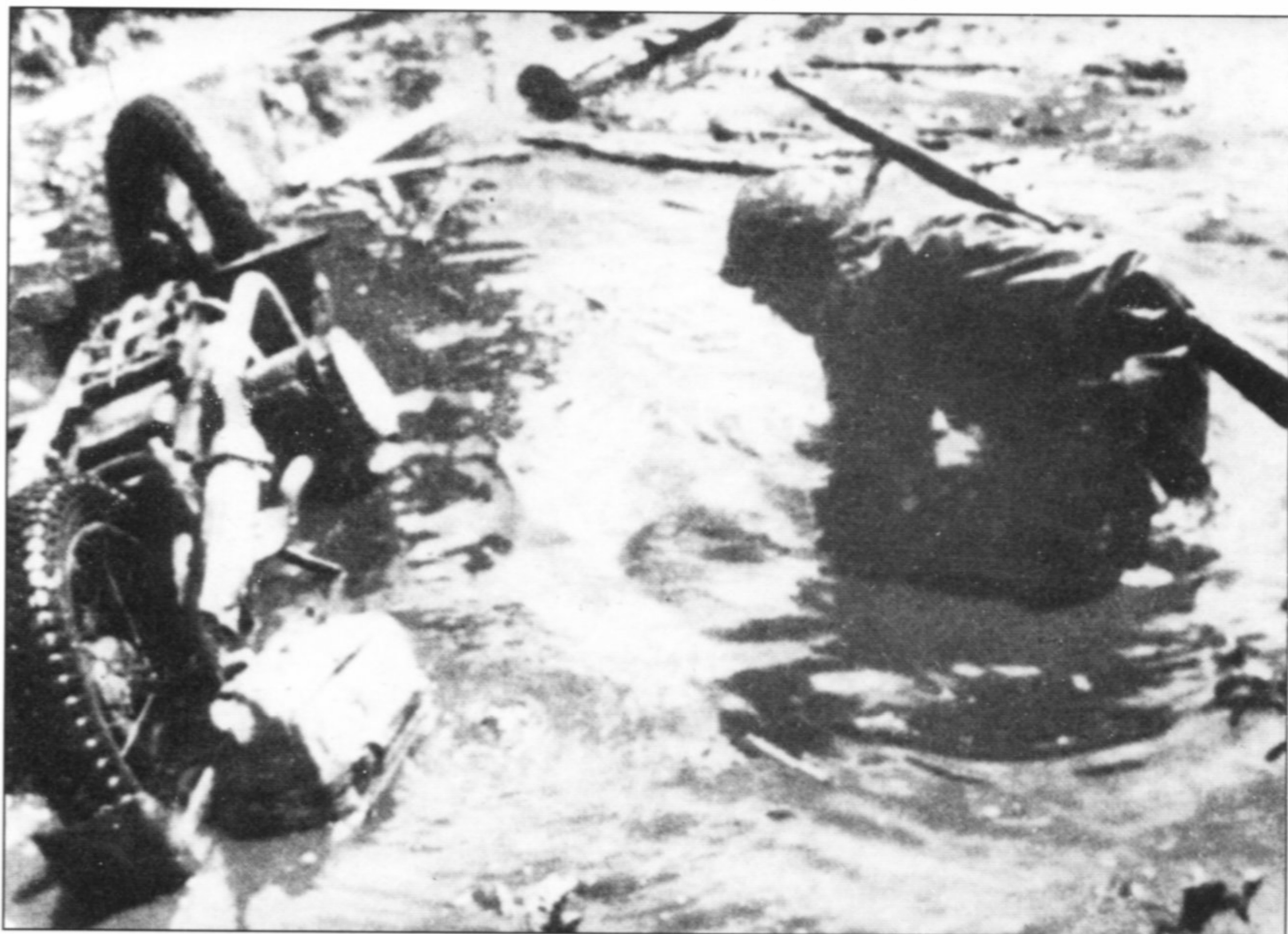
В Бранденбурге находилась фирма Brandenburger Fahrrad und Motorenradwerke Excelsior GmbH, выпускавшая мотоциклы Excelsior. Самая легкая модель Mofa оснащалась двигателями Sachs объемом 74 и 98 см³. Мотоциклы моделей Sport и Roland оснащались надежными английскими моторами Jap объемом 200 см³. В 1929-1935 г.г. фирма выпускала и две модели мотоциклов с 350-кубовыми двигателями.

Неподалеку от немецкой «мотоциклетной столицы» - Нюрнберга - в городе Ноймарк находилась фирма Express (Expresswerke AG, Neumark, Oberpfalz bei Nuernberg), которая выпускала несколько типов легких мотоциклов с двигателями Sachs. Самым легким был Saxonette, выпускавшийся и в годы войны. На этот мотоцикл ставился одноцилиндровый двухтактный двигатель объемом 60 см³ и мощностью 1,2 л.с. Мотоциклы серии 74 (S74,

Служить в мотоциклетной части очень нелегко. Иной раз непонятно, кто на ком едет.



Снимок для газеты. BMW R 75 движется по ступицу в грязи.

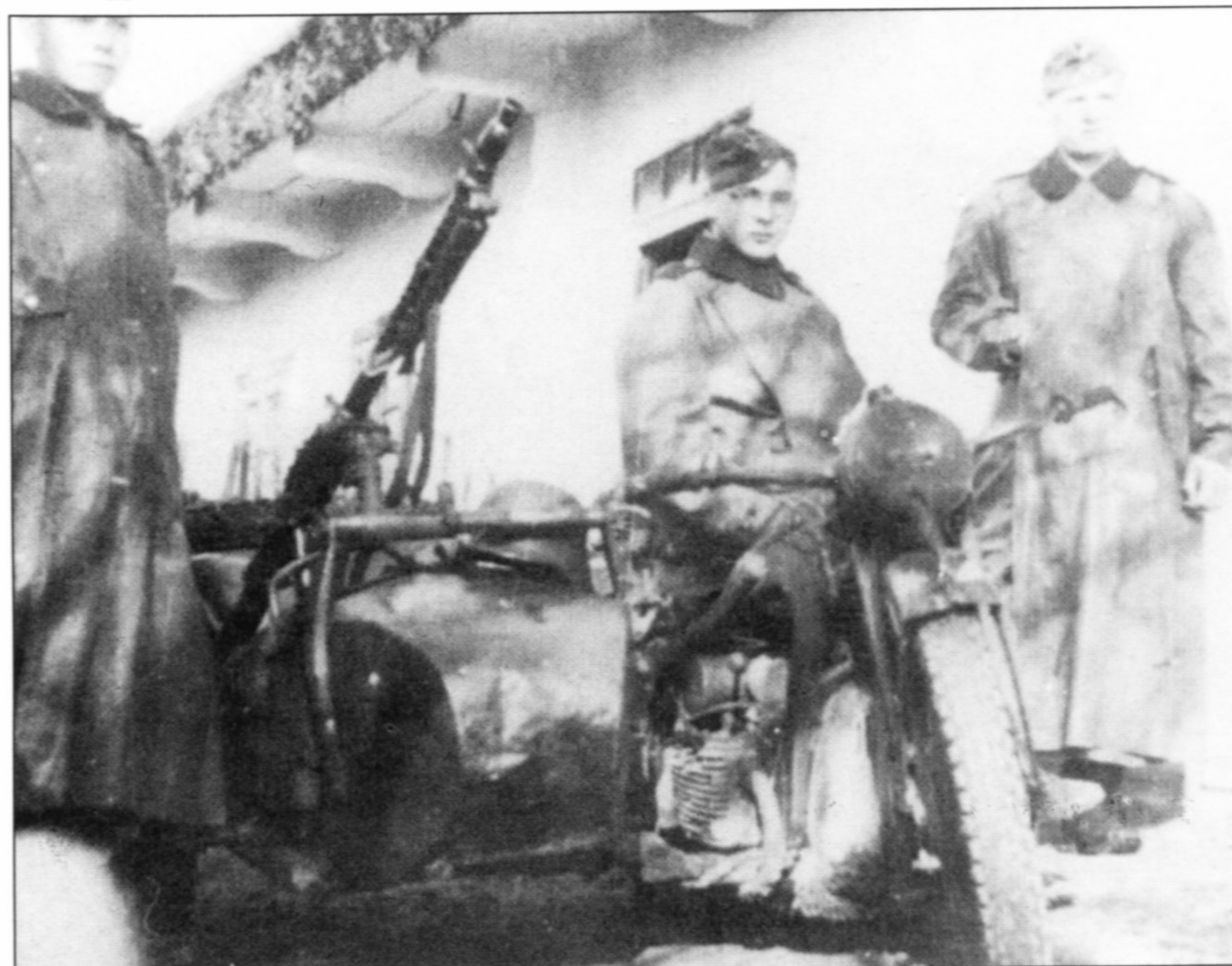


Вот что может случиться даже с хорошим мотоциклистом на российском бездорожье. На скользкой грязи очень нелегко удержать тяжелый BMW R 71.





Zuendapp KS750, видны многие детали мотоцикла, в том числе три седельные сумки.



Zuendapp K800W, вооруженный пулеметом MG 34. Мотоциклисты в длинных плащах. Обратите внимание на истертый протектор переднего колеса.



Пост артиллерийского наблюдения в открытом поле. Курьеры на своих BMW R 35 готовы передать донесение. Обратите внимание на седельные сумки у переднего колеса одного из мотоциклов.

SD74, SL74, SDL74), выпускавшиеся в 1931-1934 г.г., оснащались уже упомянутым двигателем Sachs объемом 74 см³. Мотоциклы SL98, SDL98, SL99, SDL99, SL102, SDL103, K100 оснащались одноцилиндровым двухтактным двигателем Sachs объемом 98 см³ мощностью 2,25 л.с. В годы войны выпускались модели SL102 и SDL 103.

Берлинская фирма Favorit (Favorit Seitewagen und Fahrzeugbau GmbH) выпускала мотоциклы Favorit 100 и Favorit 120, оснащенные двигателями Sachs объемом 98 см³ и По объемом 118 см³ и мощностью 3,3 л.с. Модель Favorit 120 выпускалась в годы войны.

В Нюрнберге находились еще две мотоциклетные фирмы: Hecker, которая выпускала мотоциклы нескольких типов с двигателями Sachs (VM 1 и VM 100 с двигателями объемом 74 и 98 см³) и Jar, а также Hercules (Nuernberger Hercules Werk AG).

Фирма Hercules выпускала множество мотоциклов разных типов. Следует назвать несколько моделей. Легкие MF74 и MF100 оснащались двигателями Sachs. К классу легких также относились мотоциклы V120, оснащенные двигателями По (118 см³), и V120, оснащенные двухтактными двигателями Villers объемом 121 см³ и мощностью 3,2 л.с. Двигатели, выпускавшиеся самой фирмой, устанавливали на мотоциклы T150 и T200. Незадолго до начала войны начался выпуск популярного мотоцикла S125 с двигателем Sachs объемом 123 см³.

В первой половине 30-х годов фирма Hercules выпускала также более тяжелые мотоциклы V30, оснащенные двигателем Bark объемом 200 см³. Мотоциклы Hercules 200 оснащались двигателем Moser, а S204 - двигателями Jar. Мотоциклы Hercules 300 и 350 оснащались двигателями Jar соответствующего объема.

Hercules также выпускала несколько малосерийных (до 119 штук) мотоциклов с двигателем объемом 500 см³. Примером такой машины может служить T50 с 19-сильным четырехтактным двигателем Bark или SS500 с двигателем Sturmev Archer мощностью 20 л.с.

Широкое использование иностранных двигателей объяснялось тем, что немецкие фирмы, например, BMW, совсем не выпускали двигатели для внутреннего рынка, стараясь подавить конкурентов. В результате мелким фирмам приходилось ставить на свои машины или моторы специализированных немецких предприятий (Sachs, По) или моторы иностранного производства.

Фирма Horex из Бад-Хомбурга (Horex Columbus Werk AG Fritz Kleeman, Bad Homburg) выпускала

мотоциклы с двигателями объемом 250-800 см³ собственной конструкции. Линейка моделей фирмы насчитывала более десятка образцов. Следует упомянуть следующие модели: Nox S2 с 200-кубовым 6,5-сильным двигателем, S3 (двигатель LM 300 см³, 8,5 л.с.), а также S35 и SB35. Последняя из перечисленных моделей выпускалась и в годы войны. Мотоциклы фирмы шли на экспорт, например в Болгарию. Двигателями объемом 500 см³ (мощность от 14 до 22 л.с.) оснащались мотоциклы T5 и S5, а объемом 600 см³ (мощностью 18/25 л.с.) - мотоциклы T6 и S6. В 1934-1936 г.г. фирма выпускала мотоциклы S8, оснащенные двухцилиндровыми четырехтактными двигателями QM мощностью 26 л.с. и объемом 800 см³.

Фирма Imperia в период 1928-1935 г.г. выпускала мотоциклы нескольких типов. Самый легкий Imperia 150 оснащался двигателем Villers, самый тяжелый Imperia 700 H Sport - 22-сильным двухцилиндровым четырехтактным 840-кубовым двигателем. На свои мотоциклы фирма Imperia Fahrzeugwerk GmbH также ставила моторы MAG. Таким двигателем объемом 500 см³ и мощностью 14 л.с. оснащался мотоцикл Imperia 500G, выпускавшийся в 1932 году.

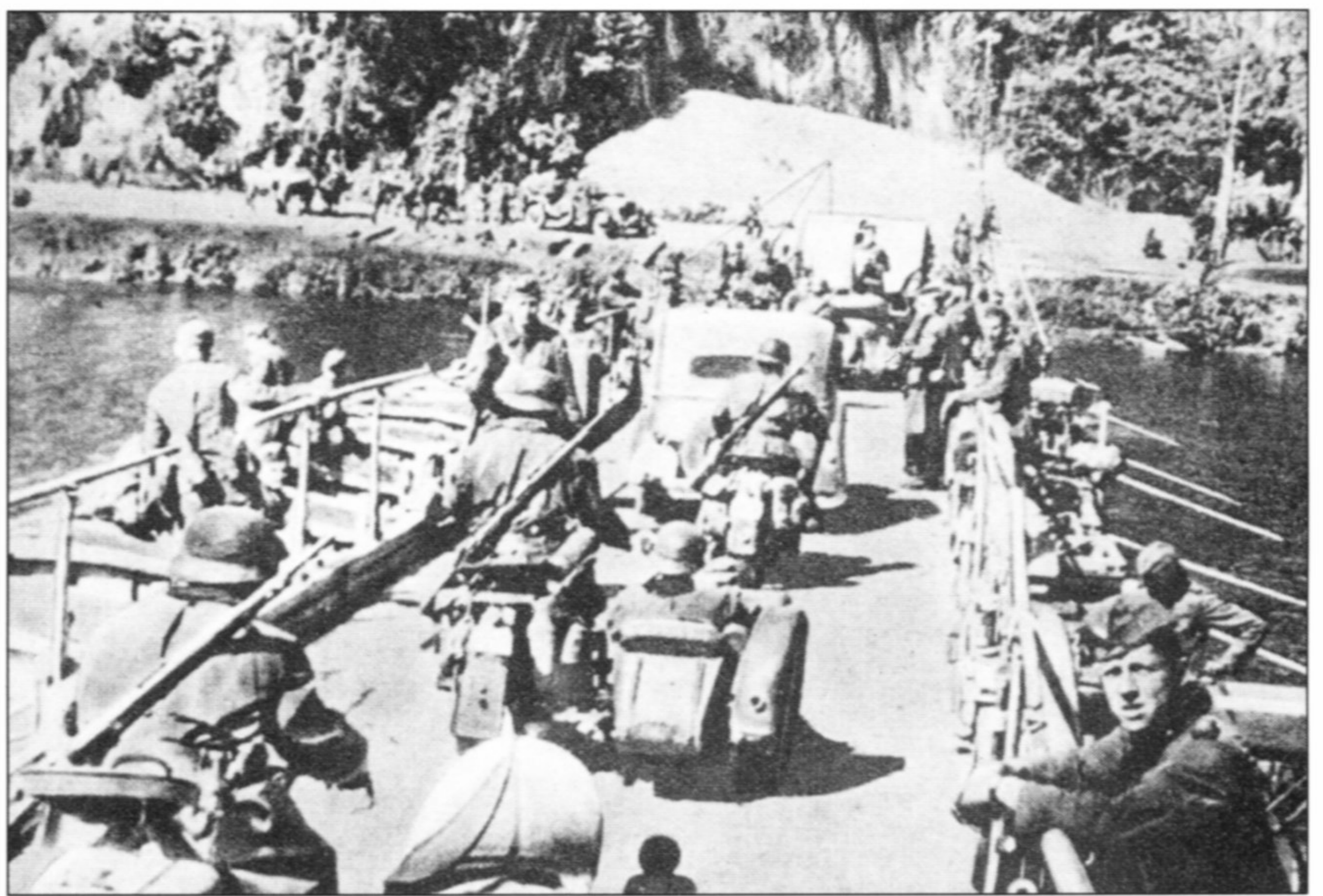
Берлинская фирма Max Bernhard & Co до 1928 года выпускала мотоциклы Mabeco 600 и Mabeco 750.

Фирма Maico Motorrad und Fahrradfabrik O&W Maisch располагалась в Тюбингене и выпускала легкие мотоциклы. Мотоциклы Maico MP100 и F100 оснащались двигателями Sachs объемом 98 см³. На мотоциклы MP120 ставили 3,3-сильные двигатели По объемом 118 см³. Мотоциклы MP125 оснащались 123-кубовым двигателем, а MP150 - 143-кубовым двигателем По. Все перечисленные мотоциклы фирмы выпускались в годы войны.

В вестфальском городе Гютерлош находилась фирма Miele & Co которая производила 8 типов легких мотоциклов с двигателями Sachs объемом 74 и 98 см³. В период войны выпускались модели K420, K720 и K620.

Фирма O.D. Werke Ostner Brand в Эрбингсдорфе выпускала мотоциклы T20 и P20 со 197-кубовыми двигателями. Мотоциклы SS35 оснащались двигателями Motosachse или Triumph

Выстроенные в линейки мотоциклы, предназначенные для участия в гонках на выживание. Такие соревнования позволяли мотоциклистам лучше узнать возможности своих машин. Большинство мотоциклов - BMW R 12 с широким передним крылом.



Саперы навели переправу через Мозу. По новому мосту движется немецкий транспорт, в том числе мотоциклы.



Zuendapp KS750 крупным планом. Мотоцикл только что шел по грязи.





Этот мотоциклист, несомненно, был застигнут врасплох фотографом. Ремонт мотоцикла DKW SB500.



Затишье перед бурей! Растянувшийся на одеяле мотоциклист принимает солнечные ванны рядом со своим Zuendarr KS750. Сиденье из коляски служит подушкой.

объемом 335 см³. В 1929-1933 г.г. было выпущено около 2000 мотоциклов O.D. T100, оснащенных 22-сильным литровым двигателем Motosachse.

Автомобильная фирма Adam Opel AG в 1928-1930 г.г. выпускала два типа мотоциклов с двигателями собственной конструкции объемом 500 см³ мощностью 16 и 22 л.с. (модели T и Motoclub).

В Нехаиме, Вестфалия находилась фирма RMW Motorrad Werke GmbH, выпускавшая мотоциклы Phoenix.

С 1928 года фирма RMW выпускала 20 типов мотоциклов. В армию поступали главным образом мотоциклы Phoenix Junior Sport и Phoenix Junior-Luxus со 125-кубовыми двигателями. Кроме того, встречались мотоциклы Phoenix Sport и Phoenix Luxus и Phoenix 250 Super Sport с 9-сильным 245-кубовым двигателем. В части попало и несколько мотоциклов Phoenix 350 и 500. В парашютно-десантных дивизиях можно было увидеть мотоциклы Sachs 125 «Phaenomen» Ahoi с одноцилиндровым двухтактным двигателем объемом 123 см³ и мощностью 4,4 л.с. Масса этого мотоцикла не превышала 75 кг.

Фирма Sachs также выпускала двигатели, которые устанавливали на мотоциклы многих других производителей.

Для нужд немецкой армии мотоциклы также выпускала австрийская фирма Steyr Daimler Puch AG в Граце. В годы войны выпускались машины типа Puch 125 с одноцилиндровым двухтактным 125-кубовым двигателем мощностью 5,4 л.с., а также Puch 200 с 198-кубовым двигателем и Puch 250 с 250-кубовым двигателем. В 1936-1939 г.г. фирма построила несколько сотен мотоциклов Puch 800, которые состояли на вооружении австрийской армии.

В Плохингене, район Штутгарта, находилась фирма Standard Fahrzeugfabrik Wilhelm Gutbrod, выпускавшая в числе прочих моделей мотоциклы Standard G250 и T250. Другими мотоциклами, поступавшими в вермахт были Standard Rex Sport 350 и Kurier 500 (с 22-сильным двигателем объемом 500 см³).

С 1928 года мотоциклы выпускала фирма Tormax Fahrzeug und Apparate Bau GmbH в Вуппертале. В вермахт поступали легкие мотоциклы Tormax K12 со 118-кубовым двигателем По и K25 с 9-сильным 250-кубовым двигателем. В ходе реквизиции вермахт обзавелся мотоциклами Tormax III с двигателем Jar объемом 969 см³.

В Мёрингене находилась фирма U.T. Motorradfabrik Schwenk & Schuerle, которая производила полтора десятка моделей мотоциклов с дви-

гателями объемом от 191 до 600 см³.

В середине 30-х годов автомобильная фирма Wanderer купила мотоциклетный завод Winkelhofer & Janicke AG в Шёнау. Немецкая армия использовала для подготовки мотоциклистов мотоциклы Wanderer 9 и 10 с 60-кубовым моторчиком. Более тяжелые Wanderer 9 и 13 (13/AS) оснащались 98-кубовым двигателем. Самыми «тяжелыми» машинами, выпускавшимися фирмой в годы войны были Wanderer 8AS и 2 Sport с двигателем объемом целых... 100 см³. В заключение следует упомянуть о мотоциклах Wimmer и Wuerttembergia из Берлина.

На нужды Германии с марта 1939 года работала промышленность аннексированных Чехии и Моравии. В числе прочего чехи поставляли немцам мотоциклы CZ 98, CZ 175, CZ250, CZ 500, Java100, 175 Volktrip, 250, 350, Java 500, выпускавшиеся фирмой F. Janeska в Праге. Также в Праге находилась фирма Ogar, выпускавшая мотоциклы Ogar 4 с 247-кубовым двигателем.

Трофейные мотоциклы

Несмотря на большую пестроту мотоциклетного парка вермахта проблему с запасными частями для немецких машин удавалось в целом решать до тех пор, пока союзнические бомбардировки не нанесли немецкой промышленности серьезный урон, то есть почти до самого конца войны. Ситуация облегчалась тем, что немецкие мотоциклисты и техники хорошо владели материальной частью своих машин и обычно могли отремонтировать большинство поломок.

Совершенно другая ситуация сложилась в отношении трофейных машин. Немецкие водители часто губили машины из-за незнания элементарных правил эксплуатации. Проблема с запасными частями для трофейных машин представляла собой проблему жизни и смерти. Несколько лучшей было положение с мотоциклами, которые выпускались на оккупированных территориях, тут получить запчасти еще было возможно. Например, в ходе французской кампании вермахт захватил множество французских мотоциклов. Эти мотоциклы использовались в немецких частях. В частности, это были машины Terrot, Rene Gillet и Gnome-et-Rhone. Последняя марка была наиболее многочисленной среди французских трофеев. Немецкие техни-

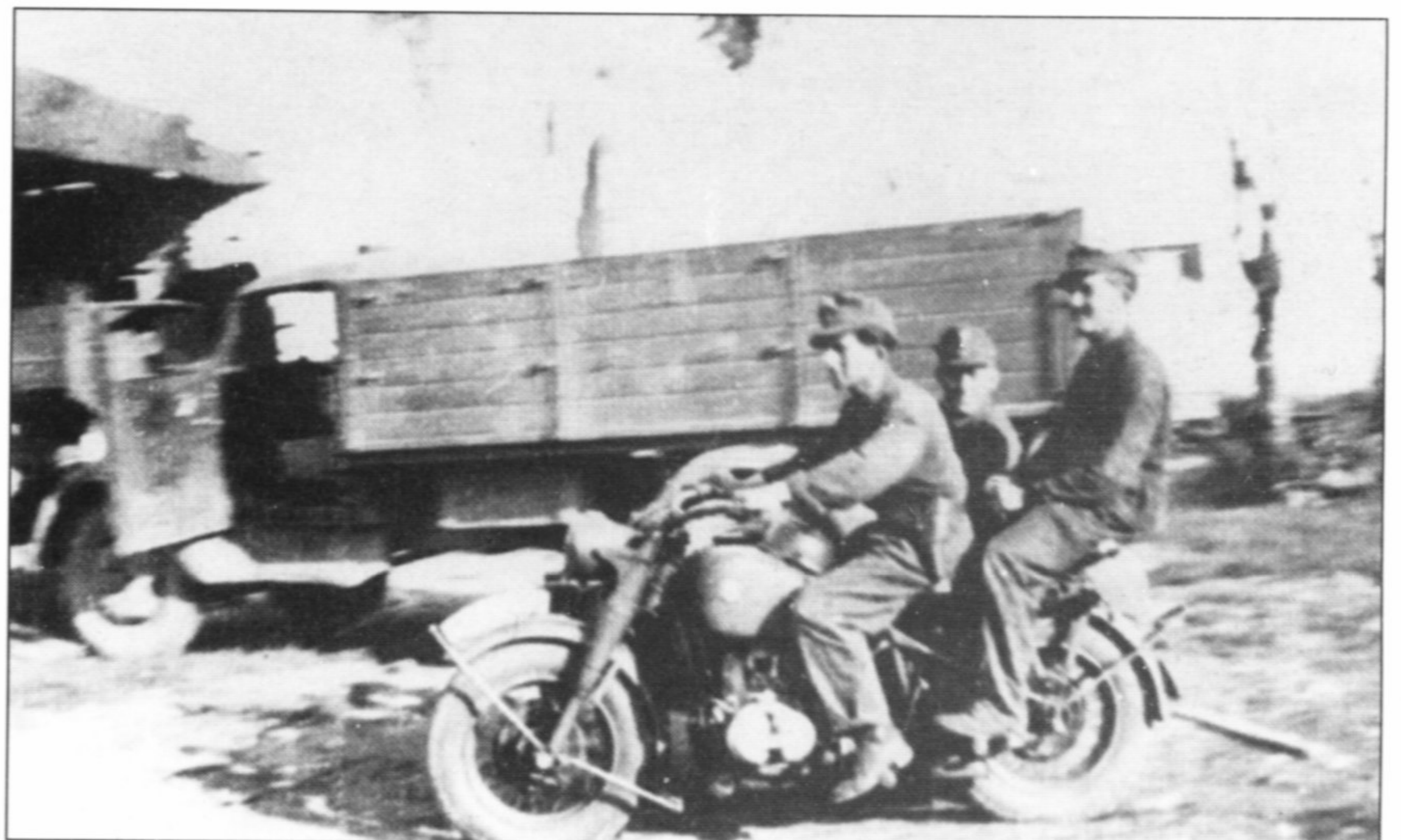
BMW R 75 с верхним воздушным фильтром, Восточный фронт, 1942 год. Вопреки расхожему мнению, мотоциклы с верхним воздушным фильтром применяли не только в Северной Африке.

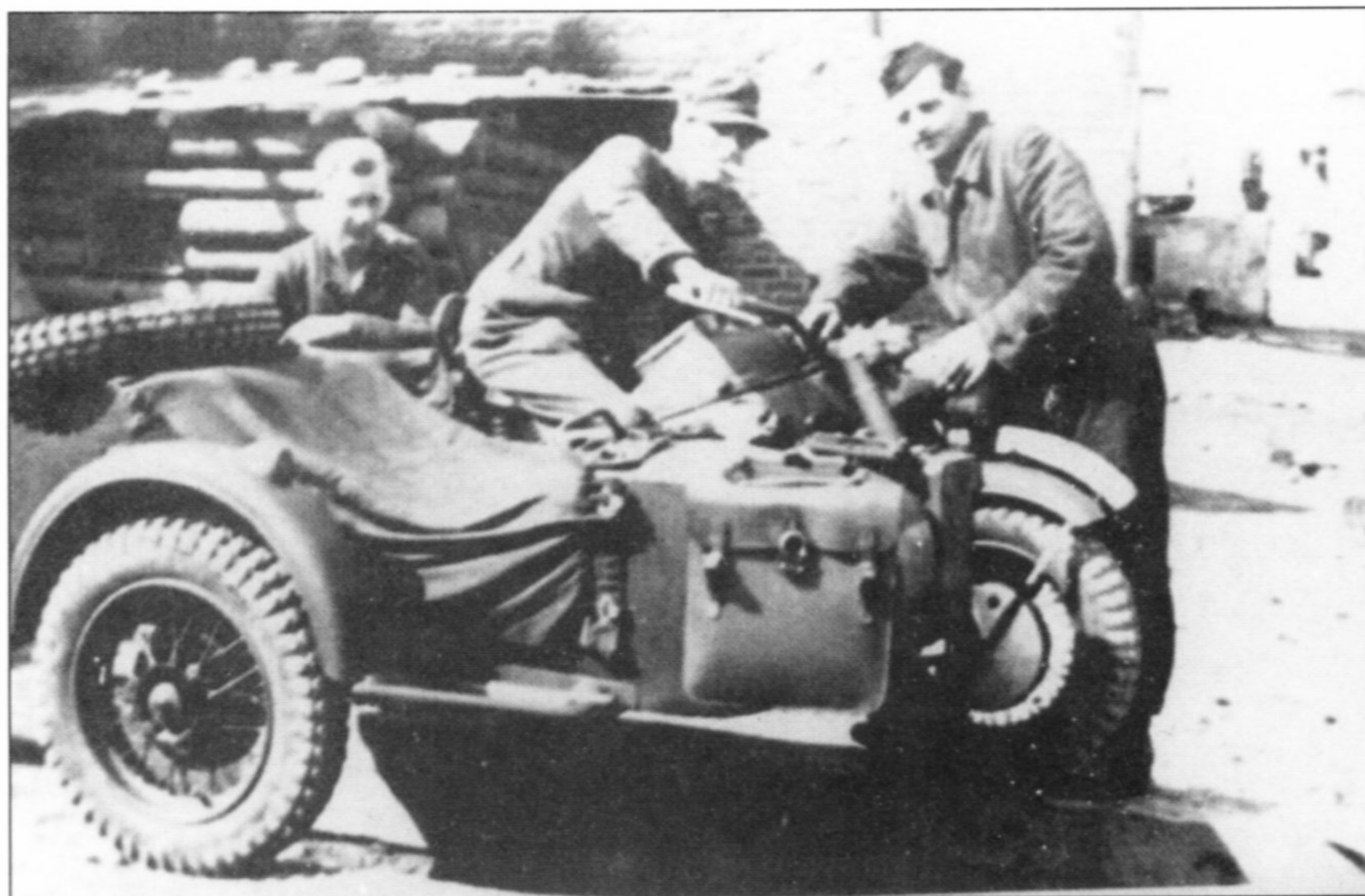


BMW R 75 в роли буксира 37-мм противотанковой пушки.



Основным заказчиком мотоциклов Zuendapp был вермахт. В период с 1938 по 1941 году немецкая армия получила более 18000 мотоциклов только типа KS600W. Мотоциклы оснащались коляской, также выпускавшейся этой фирмой.





Механики ремонтируют Zuendapp KS750, Волхов, Восточный фронт, 1942 год. Обратите внимание на рисунок протектора, который резко отличается от рисунка на шинах мотоциклов K800 и K600.



На раскисших дорогах мотоциклы с коляской безнадежно вязли в грязи, как этот BMW R 75 из штаба пехотной бригады. Привод на колесо коляски помогал мало.



ческие службы имели некоторое представление об этих машинах, соответственно, удалось наладить снабжение запчастями и подготовку водителей. Было выпущено руководство по эксплуатации (D) 605/29 от 28 апреля 1944 года «Тяжелый мотоцикл с двигателем объемом 800 см³ и коляской Gnome-Rhone (f) Type AX2, описание оборудования и руководство по обслуживанию».

Для этого мотоцикла существовало общее описание машины, последовательность пуска двигателя, торможения, а также способы технического обслуживания машины. Издание было иллюстрировано.

Другой мотоцикл, состоявший на вооружении немецкой армии, не был трофейным в прямом смысле этого слова. Речь идет об итальянском Gilera. Для него также имелось руководство по эксплуатации D 618/39 «Мотоцикл с двигателем объемом 500 см³, Gilera (i), Type 500LE Militaire, от 10 ноября 1944 года».

Менее знаком немцам были бельгийский FN (Fabrique National), Sarolea и Gillet 750. Немецких руководств по эксплуатации для этих мотоциклов не существовало. Однако руководство по ремонту и эксплуатации на немецком языке было выпущено для многочисленной английской технике, захваченной под Дюнкерком.

Со временем проблема с запасными частями для трофейных мотоциклов усугублялась.

Полугусеничный мотоцикл NSU HK101

Вероятно одним из самых необычных «мотоциклов», использовавшихся в годы 2-й Мировой войны, был немецкий полугусеничный мотоцикл NSU HK101. Он был создан по заказу немецкого министерства вооружений. Работы вела фирма NSU Werke AG в Некарслуме. Хотя это не был мотоцикл в прямом смысле слова, эту машину обычно упоминают в числе других мотоциклов немецкой армии. Эта уни-

Положив карабин на колени, этот солдат сидит на своем Zuendapp K800W. Мотоцикл оснащался оппозитным четырехцилиндровым двигателем. У машин этого типа привод на колесо коляски отсутствовал, что делало их совсем беспомощными вне дорог с твердым покрытием.

кальная машина, несомненно, стоит того, чтобы о ней рассказать.

Полугусеничный мотоцикл возник в рамках перевода армейского транспорта на гусеничные шасси. Позднее начало выпуска машины служит косвенным подтверждением этому факту. В 1940 году успели выпустить всего 140 полугусеничных мотоциклов.

В пресс-релизе фирмы NSU, выпущенном в 1941 году, полугусеничный мотоцикл был назван «Maedchen fuer alles» («прислужгой за все»). Машина оказалась настолько удачной, что ее выпуск продолжался вплоть до 1948 года. После войны мотоцикл широко применялся в сельском хозяйстве.

В годы войны полугусеничный мотоцикл был единственным внедорожным мотоциклом повышенной проходимости. Всего немецкая армия получила около 8500 таких машин. До сих пор можно найти сотни таких машин из послевоенных серий. Некоторые из них поддерживаются энтузиастами техники в образцовом состоянии.

Экипировка мотоциклистов

Солдаты мотоциклетных частей кроме обычной униформы и экипировки получали специальное защитное обмундирование, вызванное спецификой их службы.

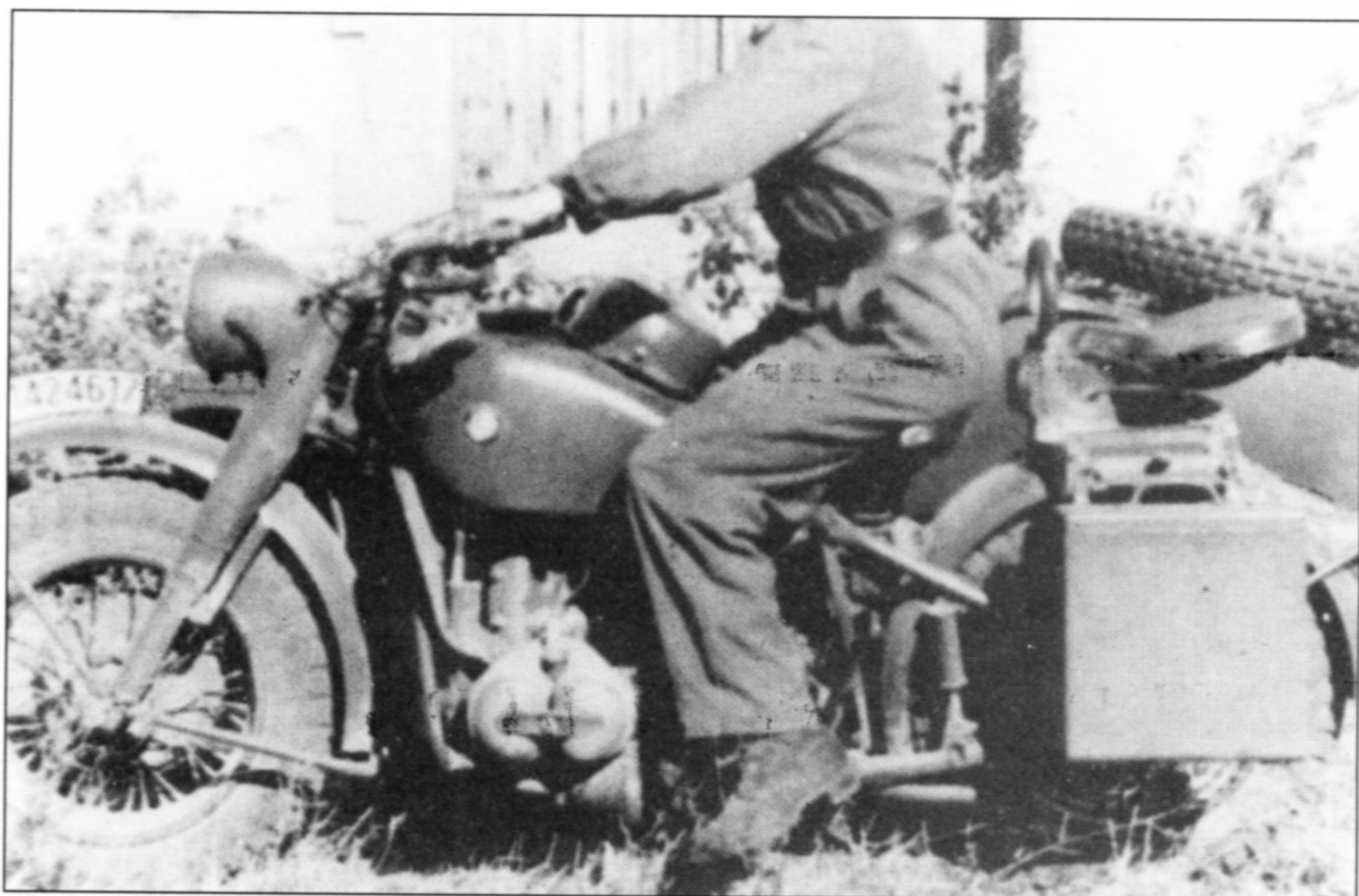
В соответствии с приказом от 12 ноября 1934 года НМ 34 Nr 85 солдаты мотоциклетных частей получали специальный плащ Kradmanter. Плащ изготавливался из двух слоев прорезиненной ткани цвета feldgrau. У плаща был отложной черный воротник. 22 июня 1935 года цвет воротника изменился на feldgrau, а в конце того же года оттенок плаща несколько изменился. Первоначально воротник кроили из мундирного сукна, позднее из прорезиненной ткани. Воротник застегивался на одну пуговицу.

Полы плаща можно было преобразовывать в штанины, что облегчало езду на мотоцикле.

Плащ имел прорезные карманы. Два нагрудных кармана застегивались на пуговицу. Зимой мотоциклисты носили маску на лице. Экипировку дополняли мотоциклетные очки и краги.

Другим характерным предметом экипировки были специальные чехлы для карабинов. Слева и справа от заднего колеса подвешивались седельные сумки из брезента или жести. Иногда использовались сумки кавалерийского образца.

На мотоциклах R75 использовался подогрев пола коляски. Также имелась система обогрева ног водителя теплым воздухом от двигателя.



У BMW R 75 поздних серий на топливном баке располагался воздушный фильтр. Под высоким кожухом скрывался войлочный фильтр.



Солдат из 25-го танкового полка на BMW R 35, зима 1939/40 г.г. Эти мотоциклы оснащались 14-сильными двигателями и поставлялись в вермахт с 1937 по 1940 г. Армейские мотоциклы были выкрашены в серый цвет.



Курьеры из 220-го пехотного полка, Петергоф, 1942 г. В середине стоит реквизированный Zuendapp K500, крайний слева DKW NZ350, крайний справа - трофейный французский Terrot 500.

Окраска и обозначение

В первом периоде войны мотоциклы окрашивали серой краской panzergrau RAL 7021. Машины, полученные в ходе реквизиции, некоторое время могли эксплуатироваться в гражданской окраске. Можно предположить, что некоторые цвета (например, зеленый) не перекрашивались вовсе.

Стандартная схема окраски была регламентирована в 1941 году. Заводской окраски мотоциклы не получали, как это имело место быть в отношении автомобилей и танков. Мотоциклы красили непосредственно в боевых частях. Обычно окраска носила довольно небрежный характер.

С 18 февраля 1943 года армейские мотоциклы красили темно-желтой краской Wehrmacht Olive или Dunkelgelb RAL 8015. В этот цвет машины могли красить уже на заводе. В частях мотоциклы получали камуфляж в виде пятен и полос оливково-зеленого Olive Gruen RAL 8002 цвета. Камуфляж приспособлялся под условия местности. Часто машины никакого дополнительного камуфляжа не получали. Редко встречался трехцветный камуфляж, применявшийся на танках.

В августе 1944 года ввели новый камуфляж, использующий цвета Olive Gruen RAL 6003 и Brun RAL 8012, которые были темнее применявшегося прежде RAL 8002. С ноября 1944 года краску RAL 6003 часто использовали в качестве базовой, вместо RAL 8015. Однако на камуфляже мотоциклов все эти изменения практически не отразились.

В зимний период мотоциклы могли покрываться белой смываемой краской.

В некоторых частях на мотоциклах изображали дивизионные эмблемы. Обычно их наносили на переднее и заднее крыло, реже на бензобак. Мотоциклы с коляской часто несли эмблему на лобовой части коляски. При этом эмблему на крыльях уже не рисовали. Эмблемы делали белой или желтой краской, размер эмблем колебался в пределах от 75 до 120 мм.

В первые годы войны на мотоциклах часто встречались тактические знаки батальона, роты. Знаки наносили белой краской. Дополнительным знаком был тактический номер мотоцикла.

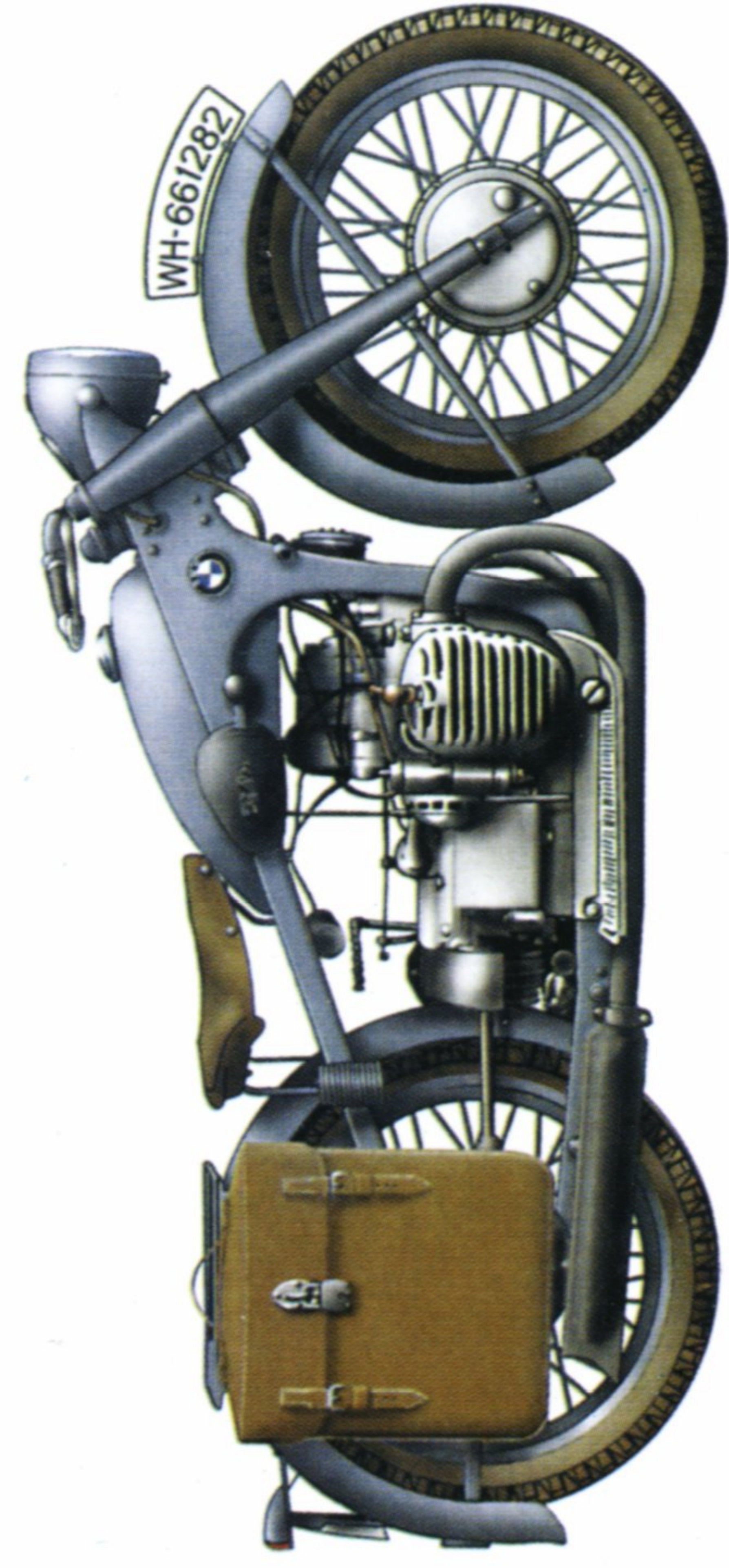
Мотоциклы получали регистрационные номера. Номер представлял собой белую табличку, закрепленную над передним крылом. Табличка имела несколько изогнутую форму и в длину составляла 150-180 мм. На заднем крыле помещалась вторая табличка прямоугольной формы.



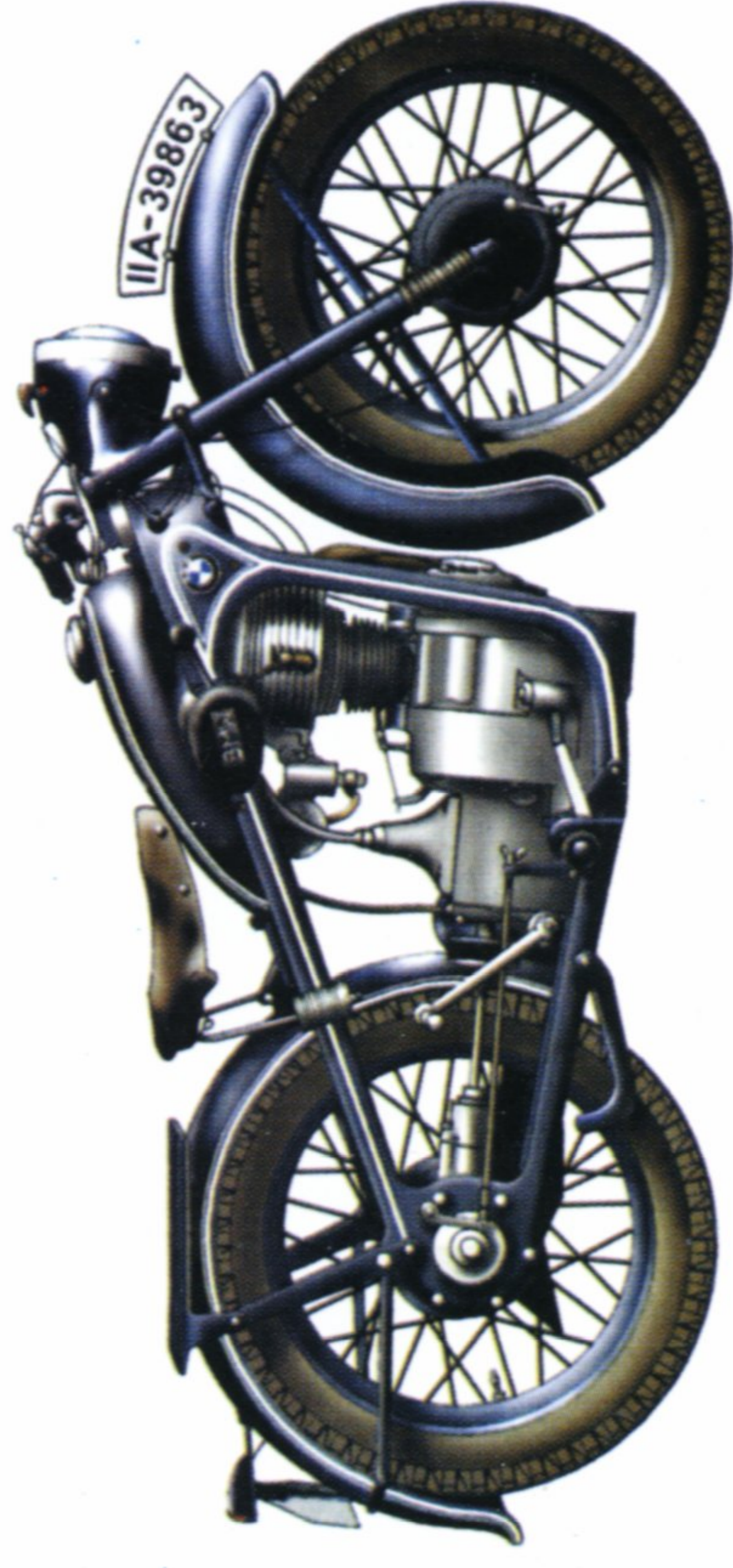
Тяжелый Zündapp K800W с тропическими кожаными седельными сумками. Мотоциклы этого типа почти всегда оснащались коляской. Однако шины мотоцикла оказались слишком узкими для бездорожья.



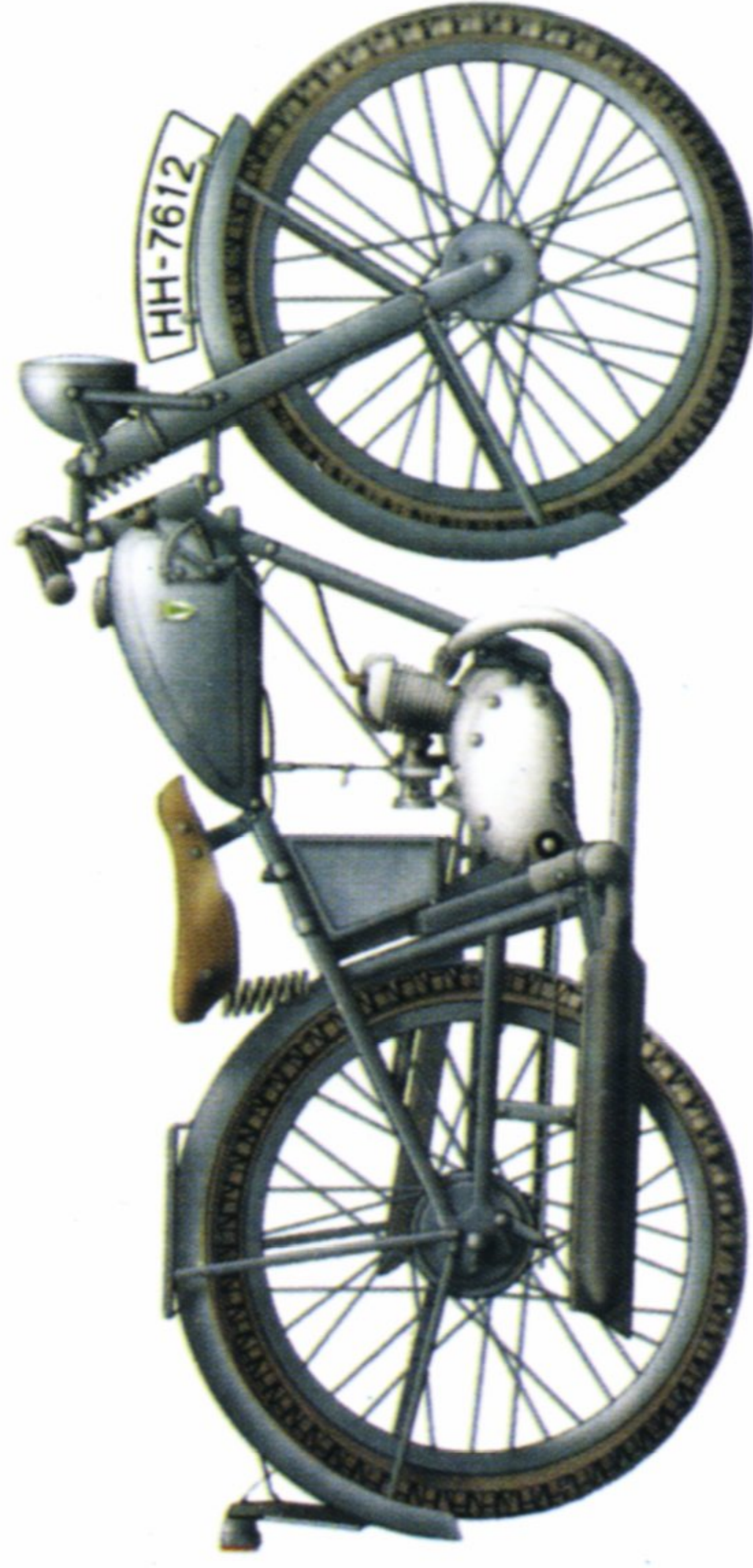
Курьер из II. дивизиона артиллерийского полка дивизии LSSAH на Zündapp KS600W. Мотоциклы серии «600» начали поступать в войска в 1937 году. Это была еще не идеальная модель. От гражданского варианта армейский мотоцикл отличала серая окраска, светомаскировка на фаре и седельные сумки.



BMW R12 из 4-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1941 г.



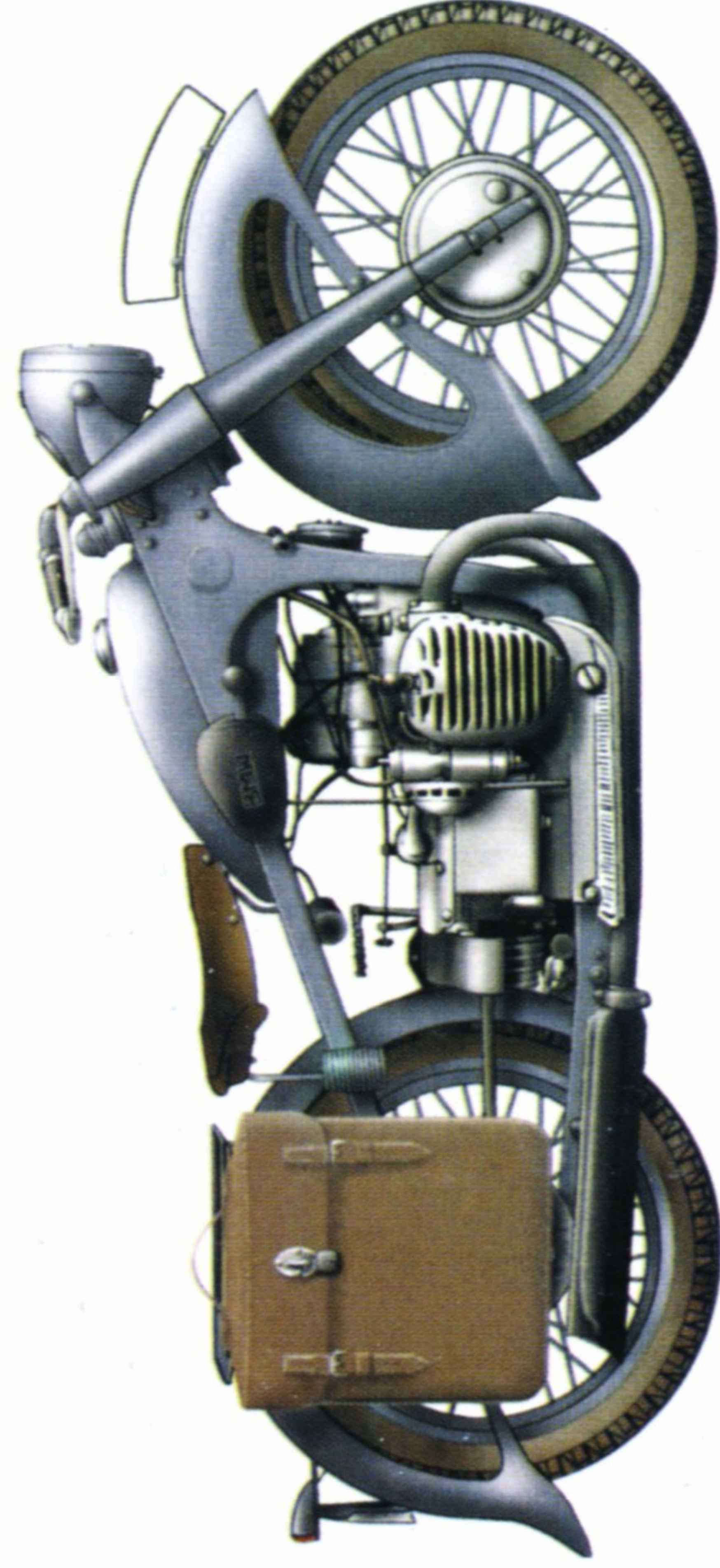
Гражданский BMW R35, реквизируемый для нужд вермахта.

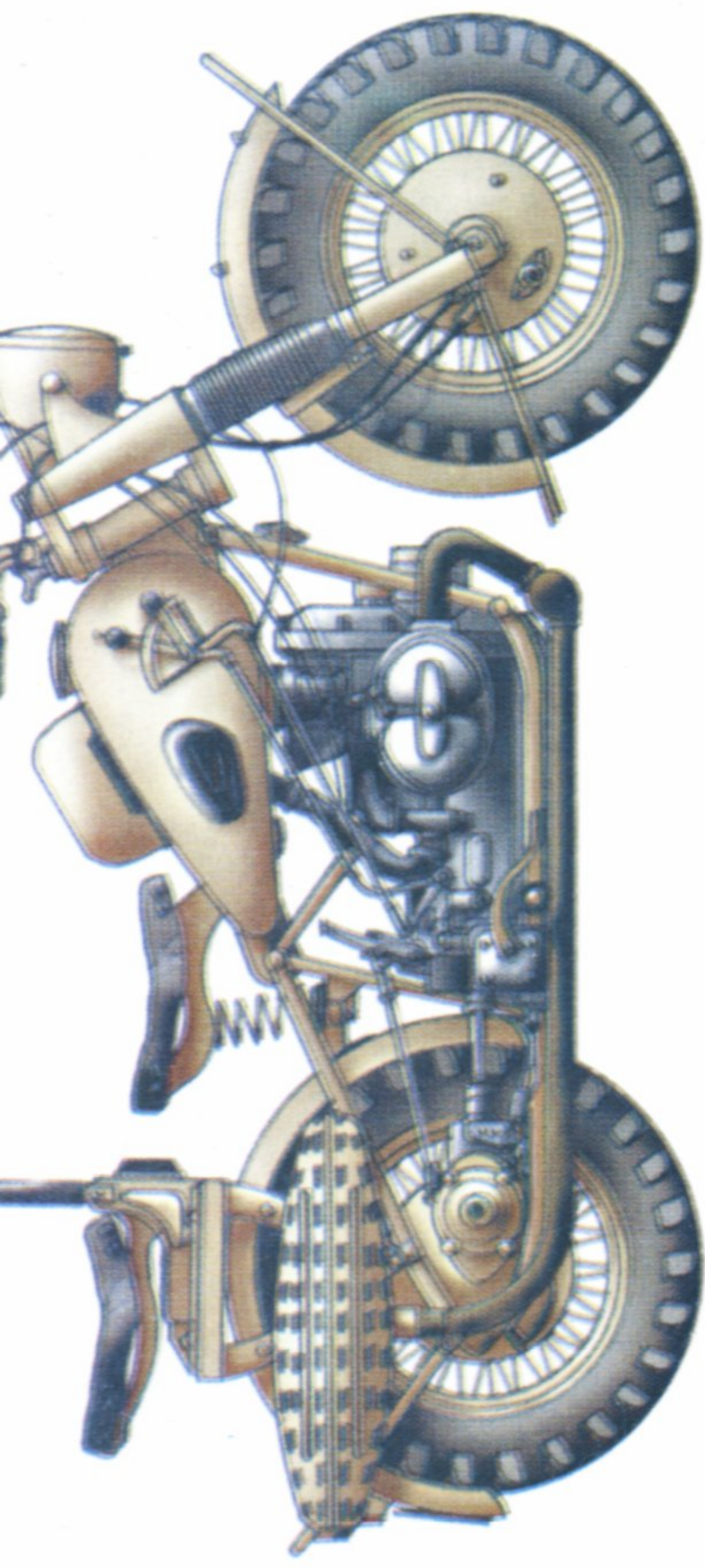


DKW RT100 одной из частей NSKK, 1939 г.

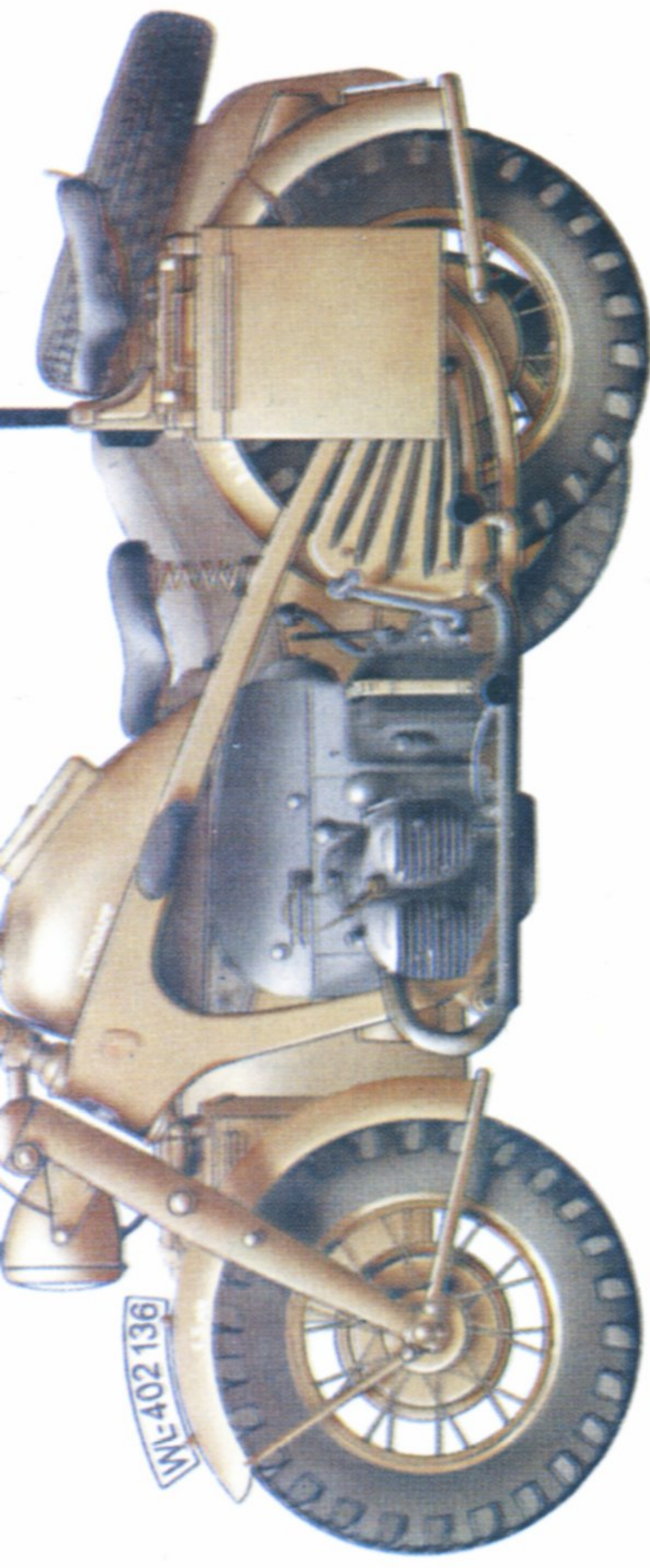


Triumph BD250 из неизвестной части, Балканы, 1942 г.

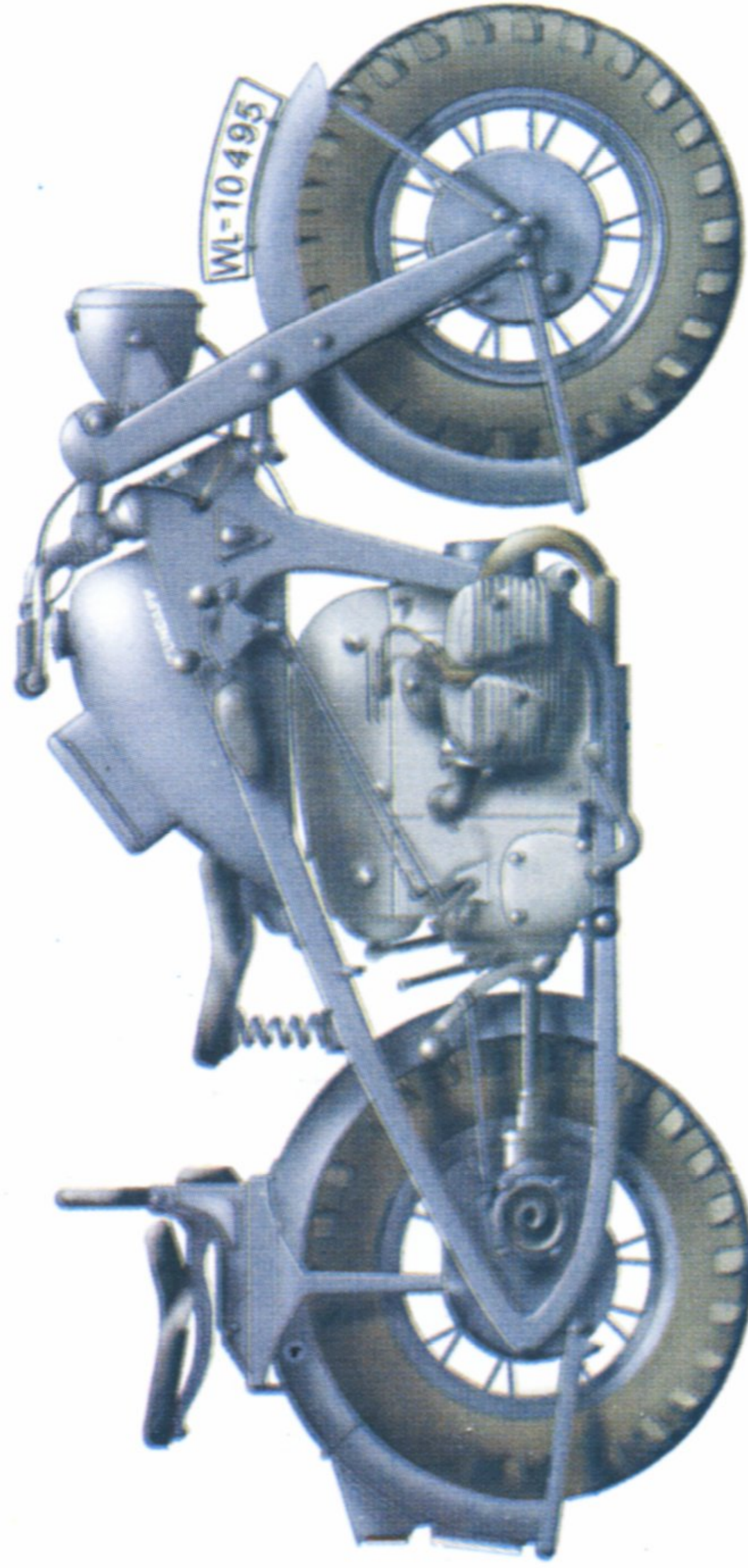




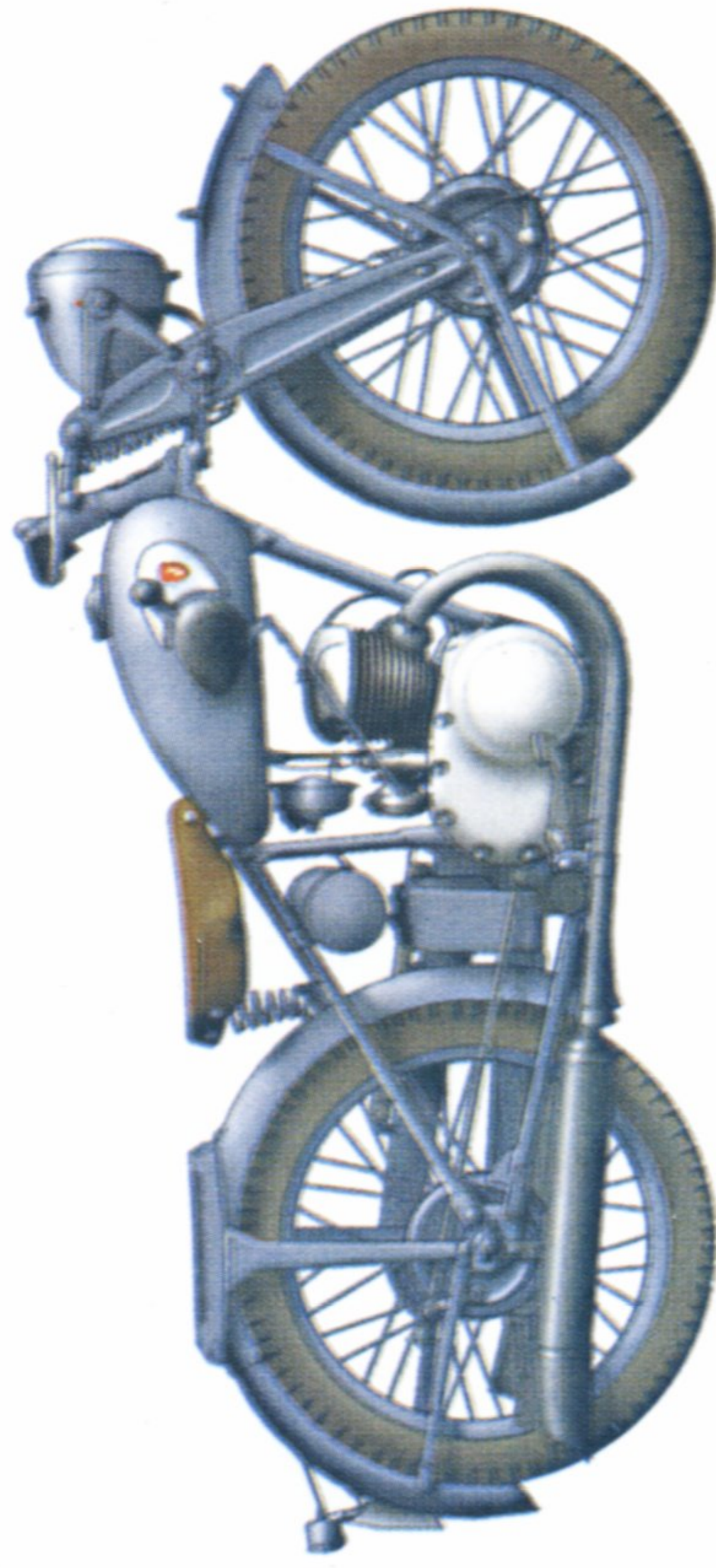
BMW R35 из неизвестной части, Восточный фронт, 1943 г.



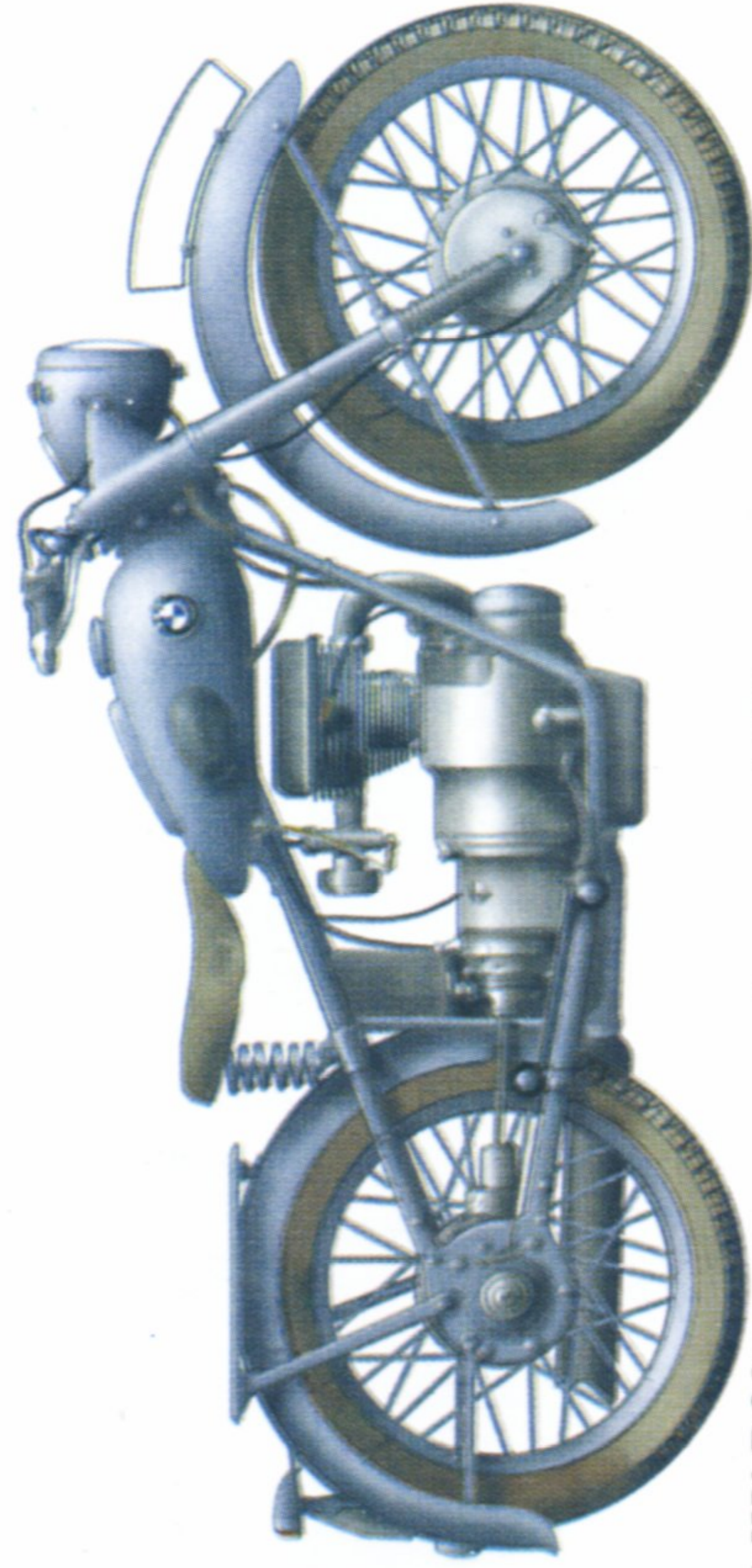
Zundarr KS750 из дивизии «Герман Геринг», Польша, август 1942 г.



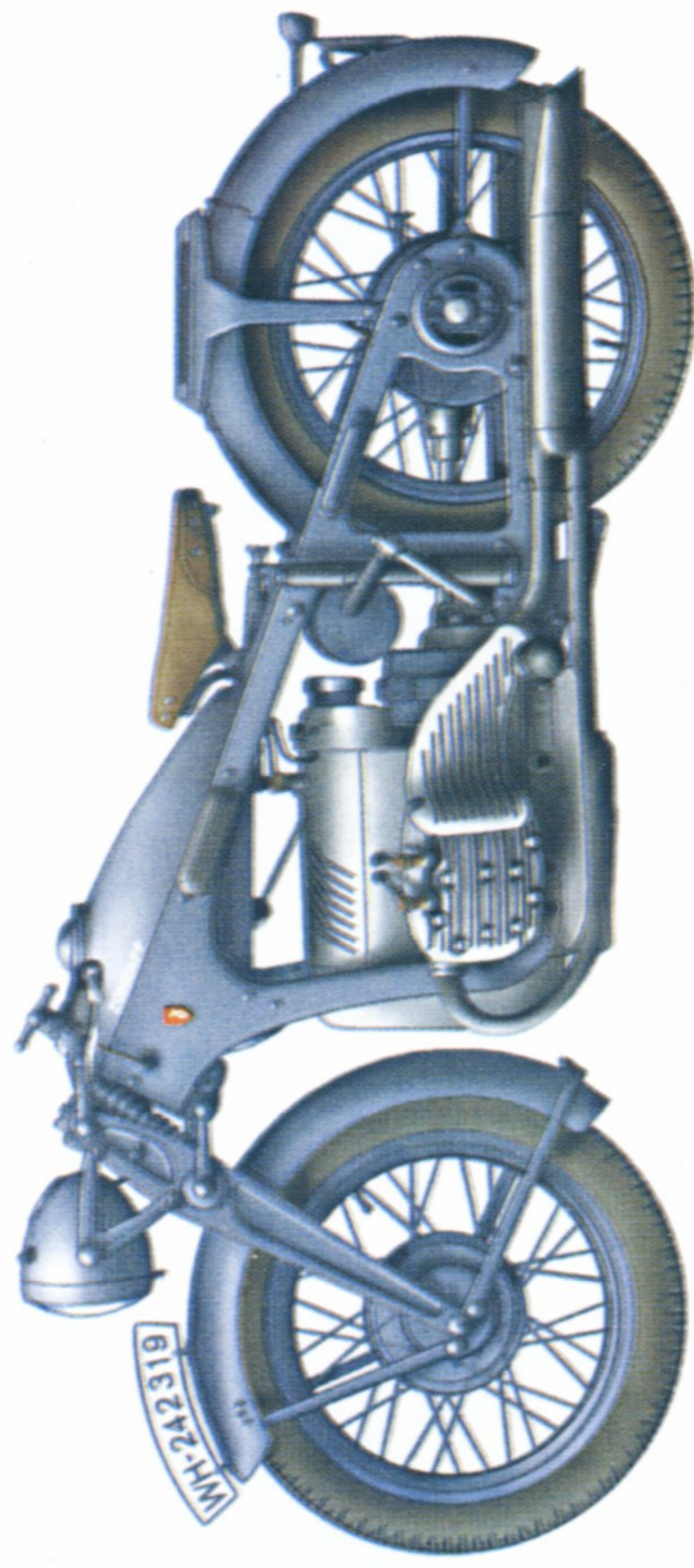
Zundarr KS750 одной из частей люфтваффе, 1942 г.



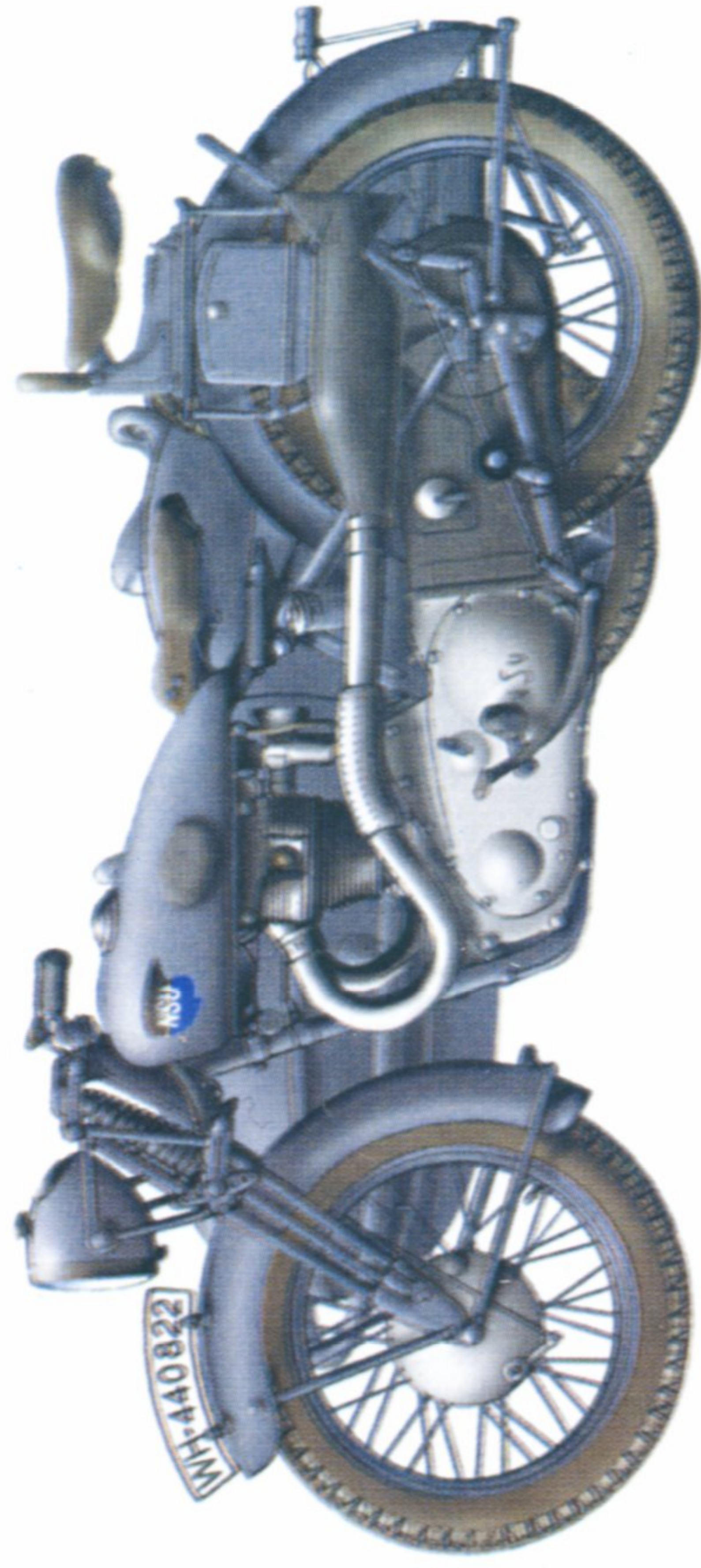
Zundarr DB200 из неизвестной части, Германия, 1941 г.



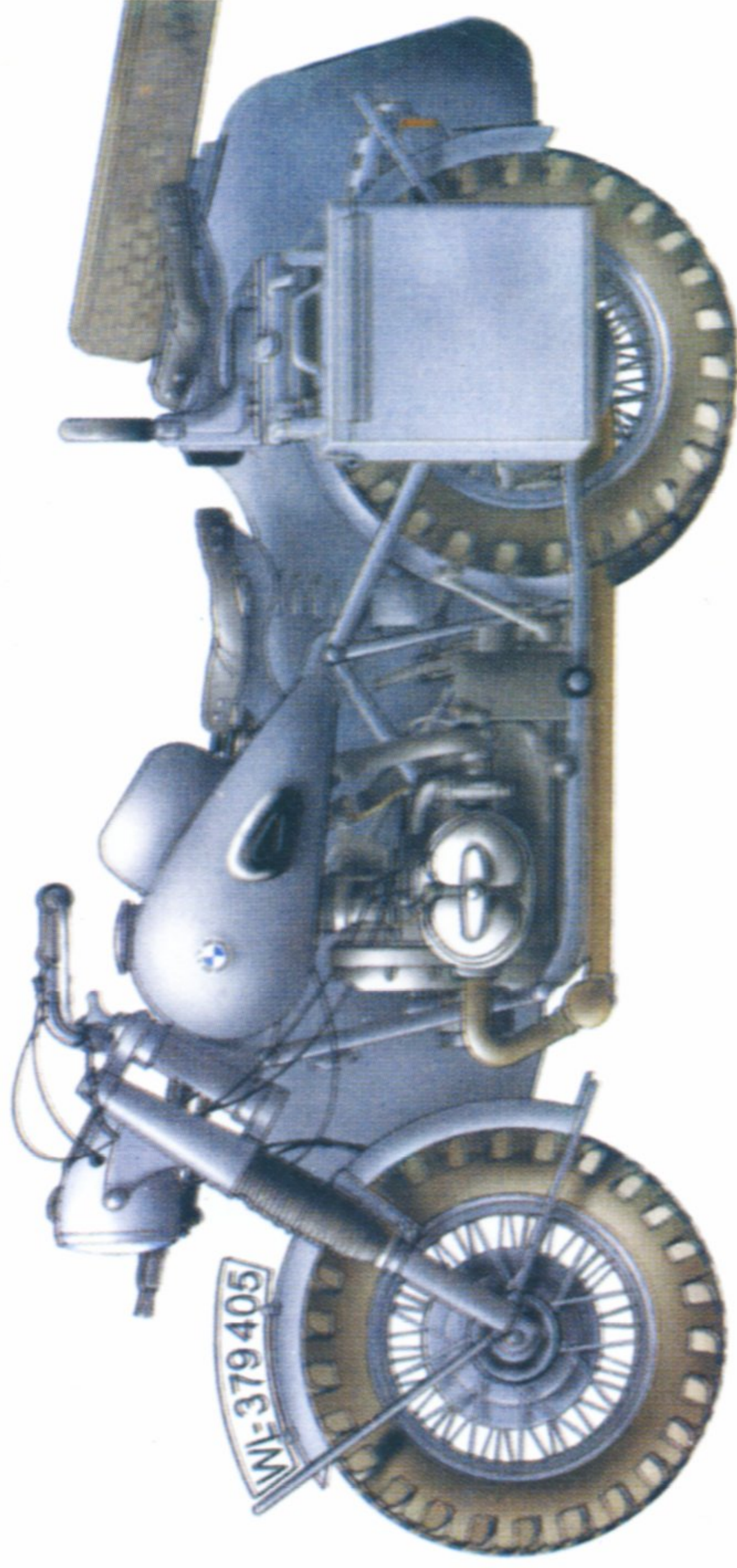
BMW R20 из неизвестной части, 1939 г.



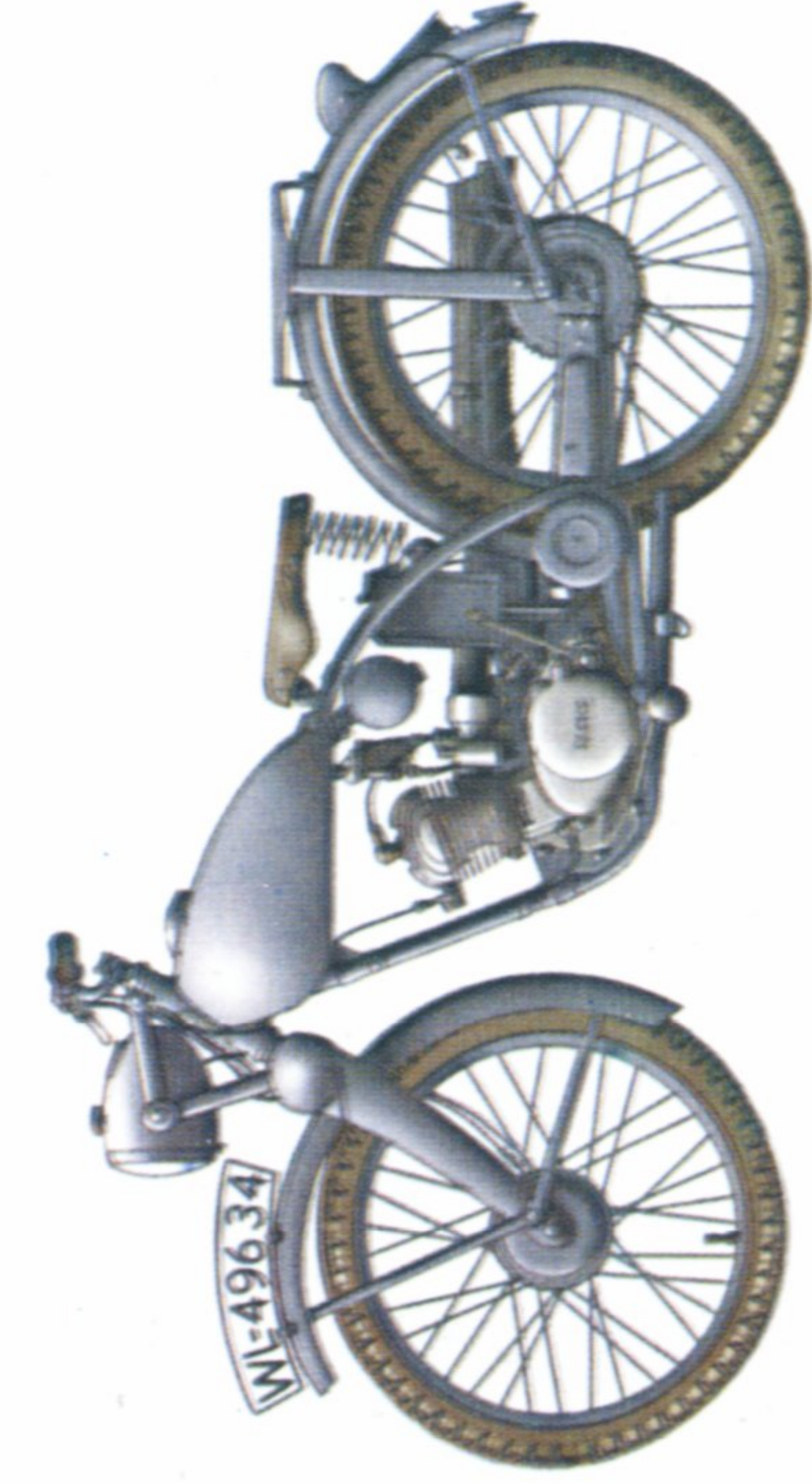
Zundarr K800 из неизвестной части, Восточный фронт, осень 1941 г.



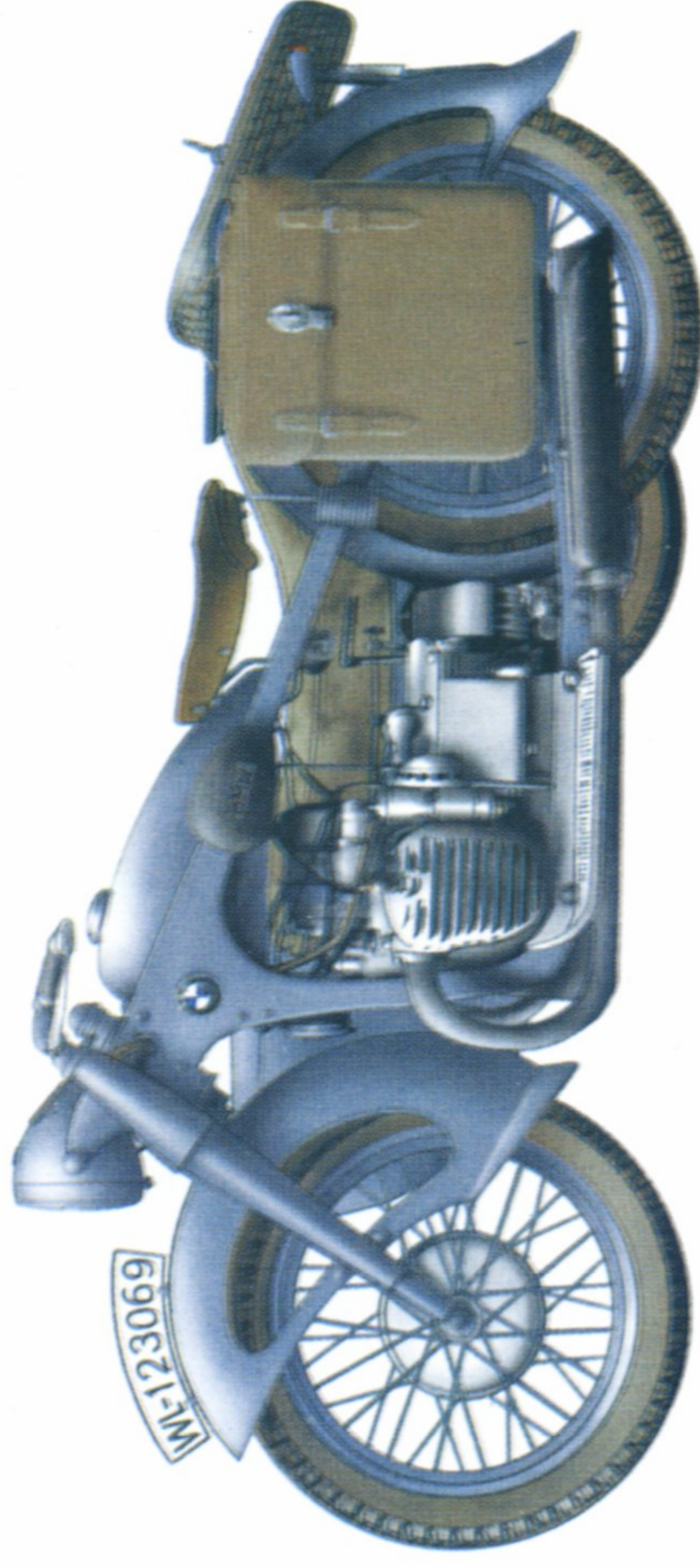
NSU 601OSL с гражданской калеской, Франция, 1940 г.



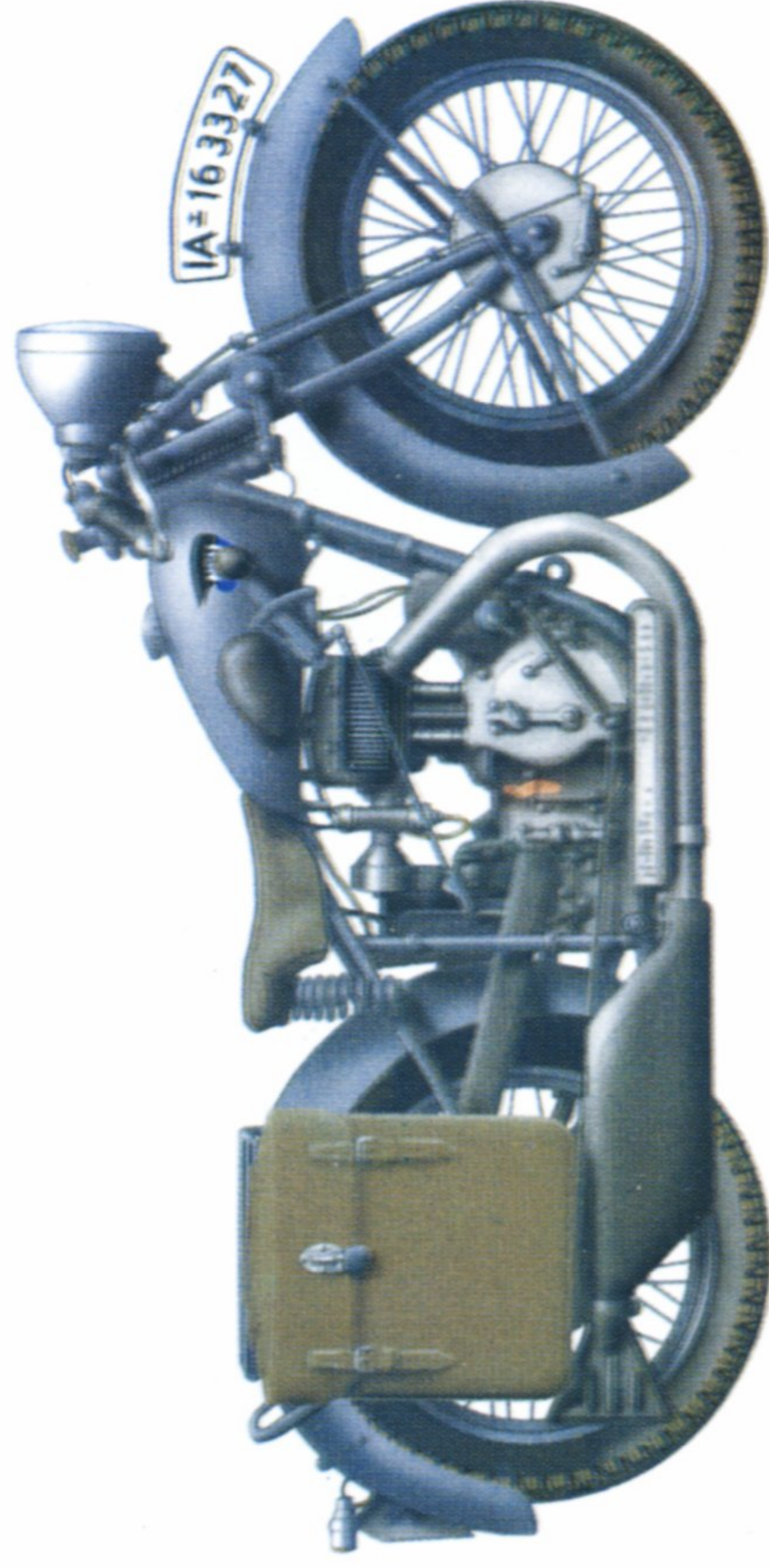
BMW R35 из дивизии «Герман Геринг», 1942 г.



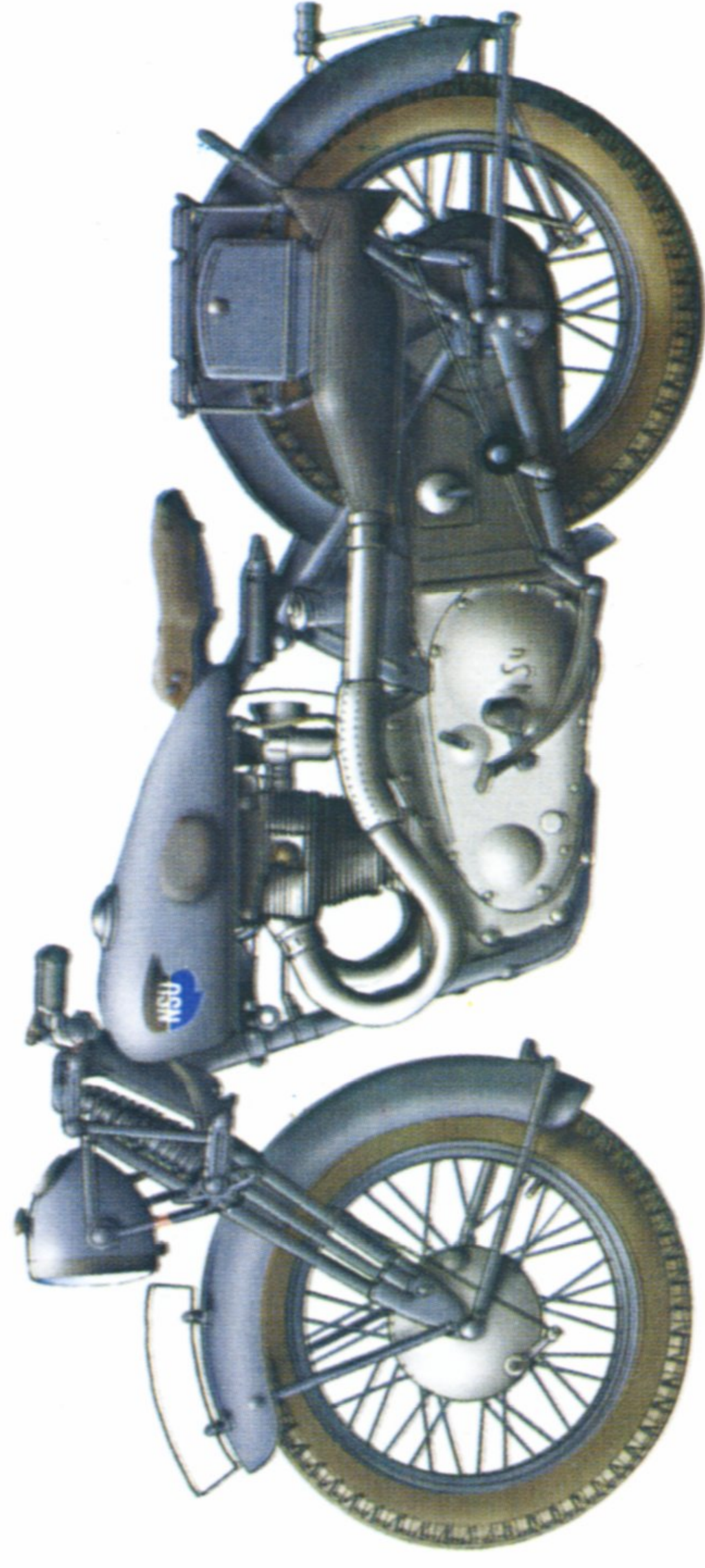
Sachs Phantom «Ahoj»125 из 7-й парашютной дивизии,
Франция, 1941 г.



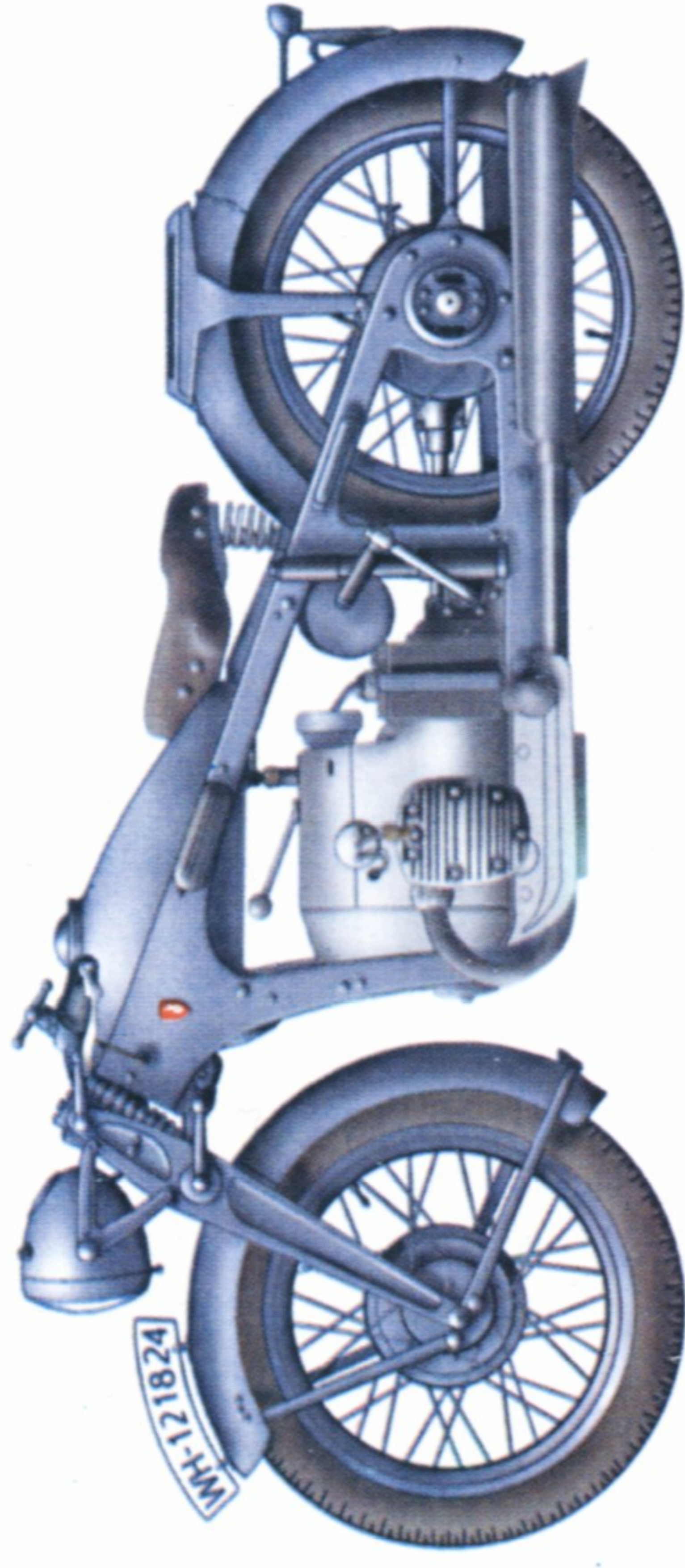
BMW R12 из JG 2 «Рихтгофен», Бельгия, 1940 г.



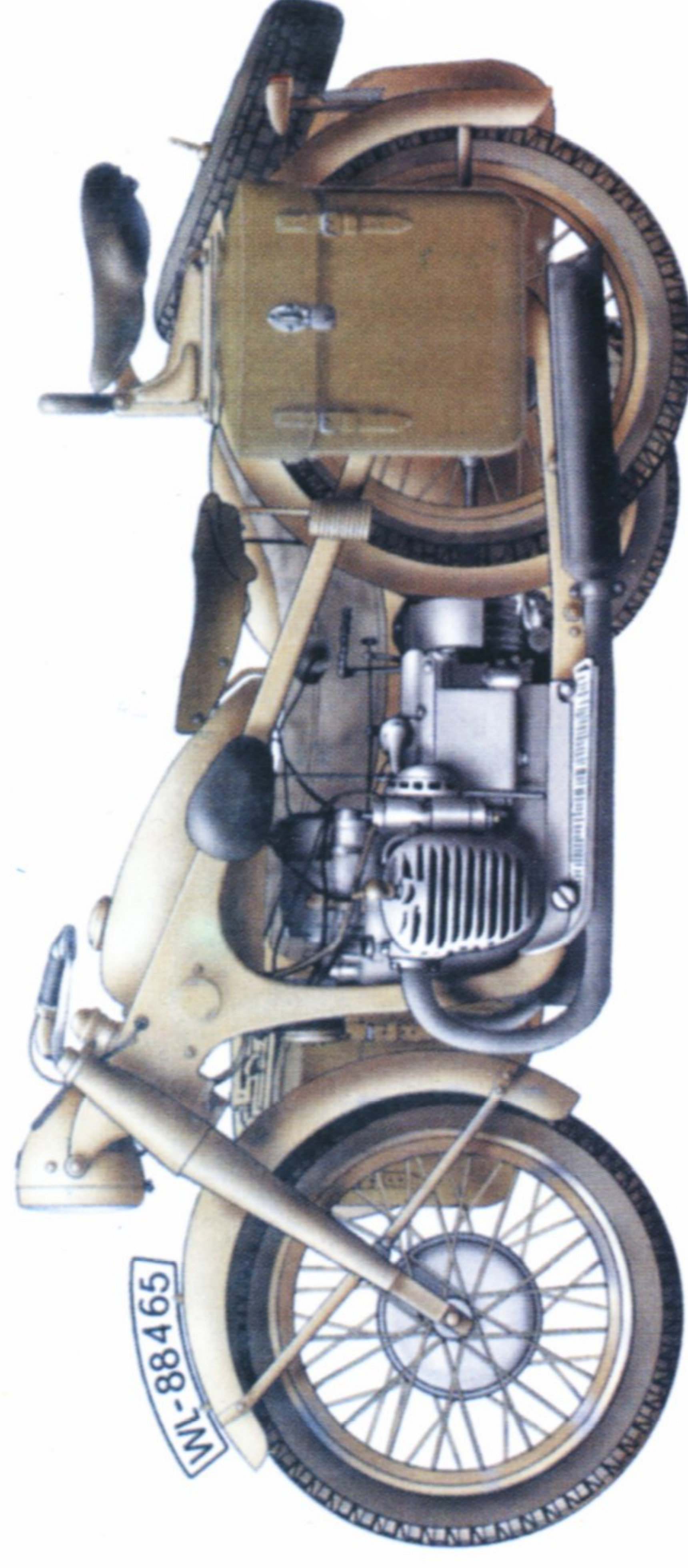
NSU 501TS из неизвестной части, Польша, 1941 г.



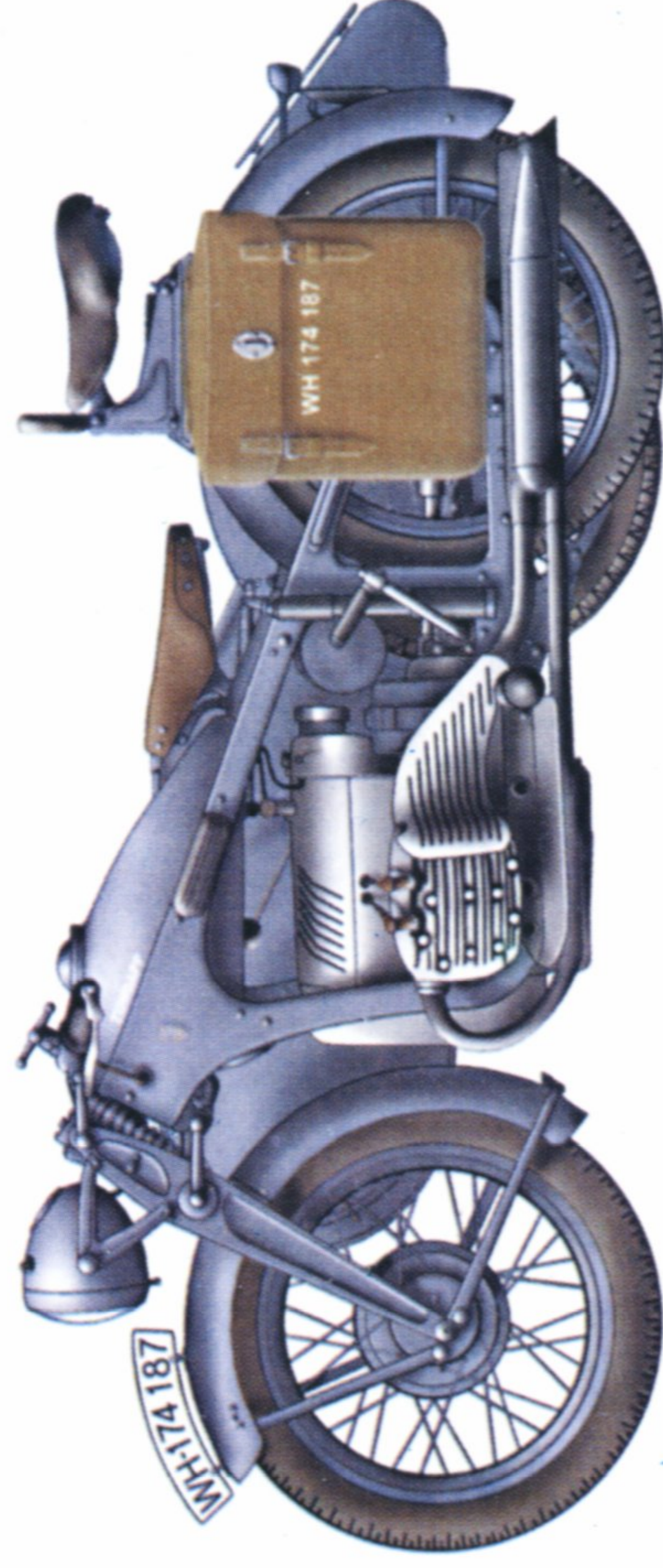
NSU 601OSL



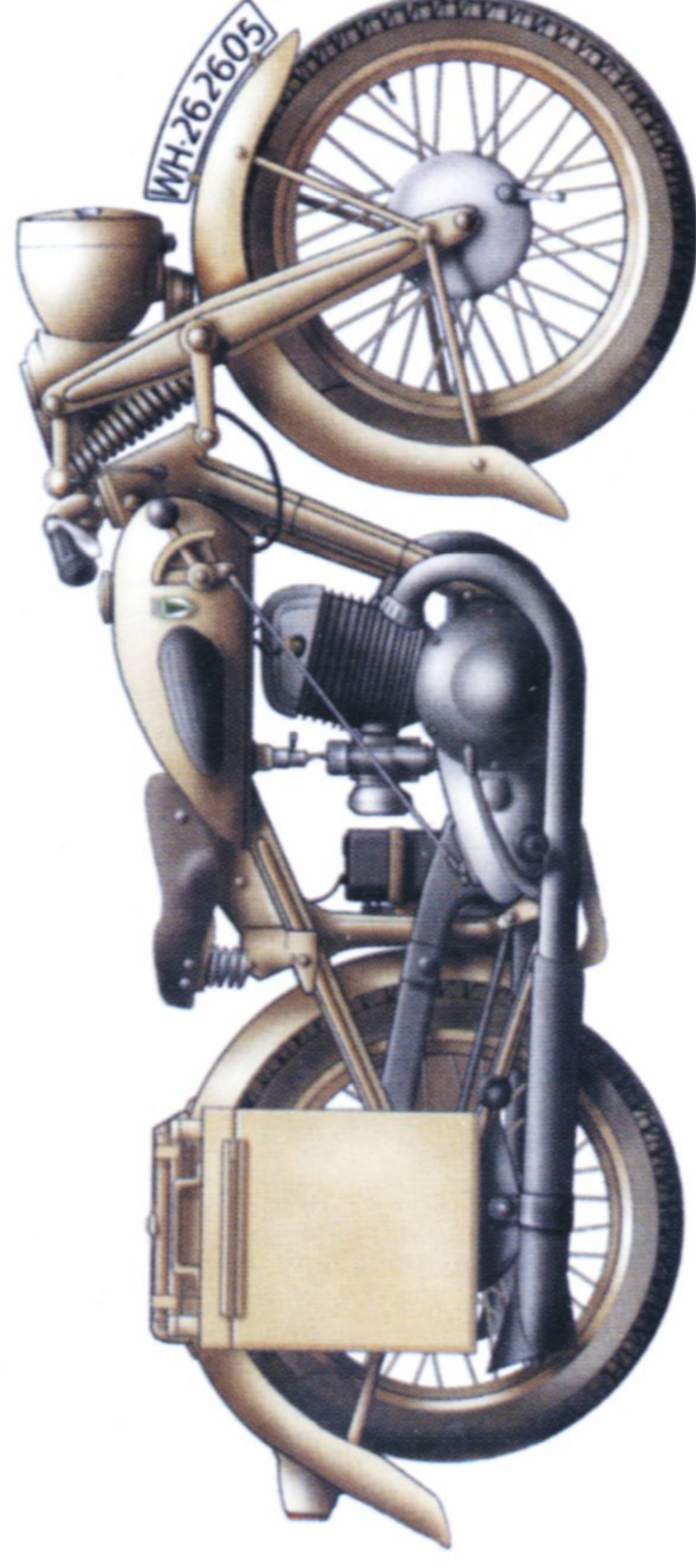
Zundarr K 500 из 11-й танковой дивизии, 1941/42 г.



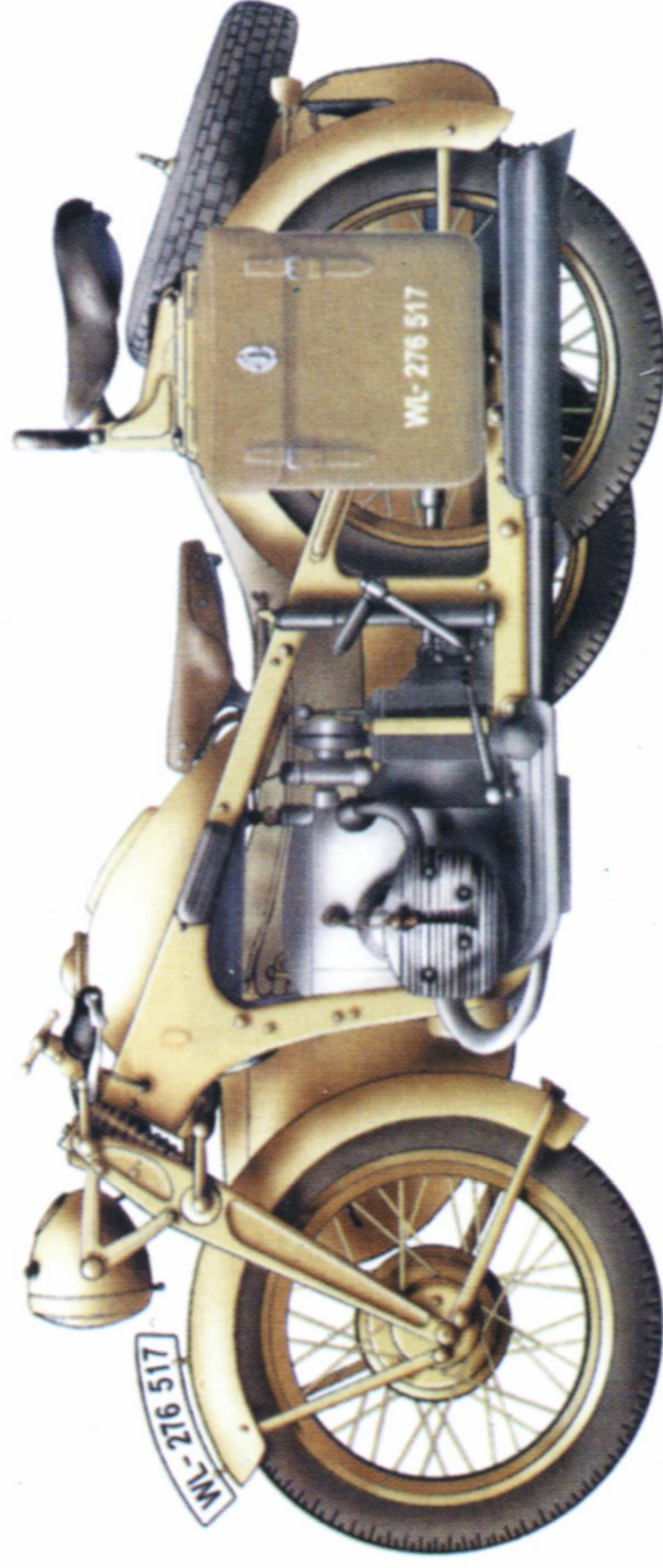
BMW R12 из неизвестной части, Италия, 1943 г.



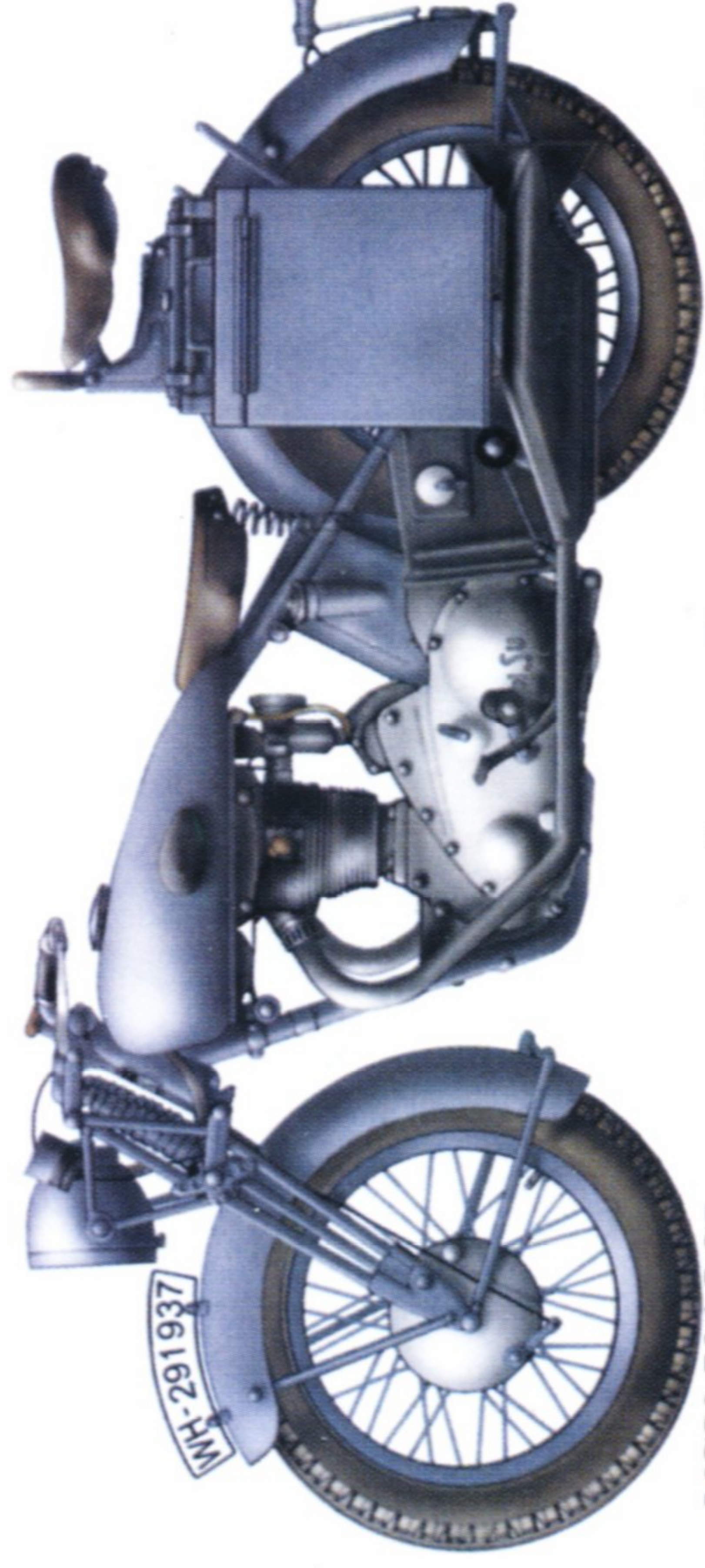
Zundarr K 800 из неизвестной части, Польша, сентябрь 1939 г.



DKW NZ350 из 78-й штурмовой дивизии, Курск, июль 1943 г.



Zundarr KS 600 из батальона «Hubner», Тунис, весна 1943 г.



NSU 501OSL из неизвестной части, Восточный фронт, 1942 г.



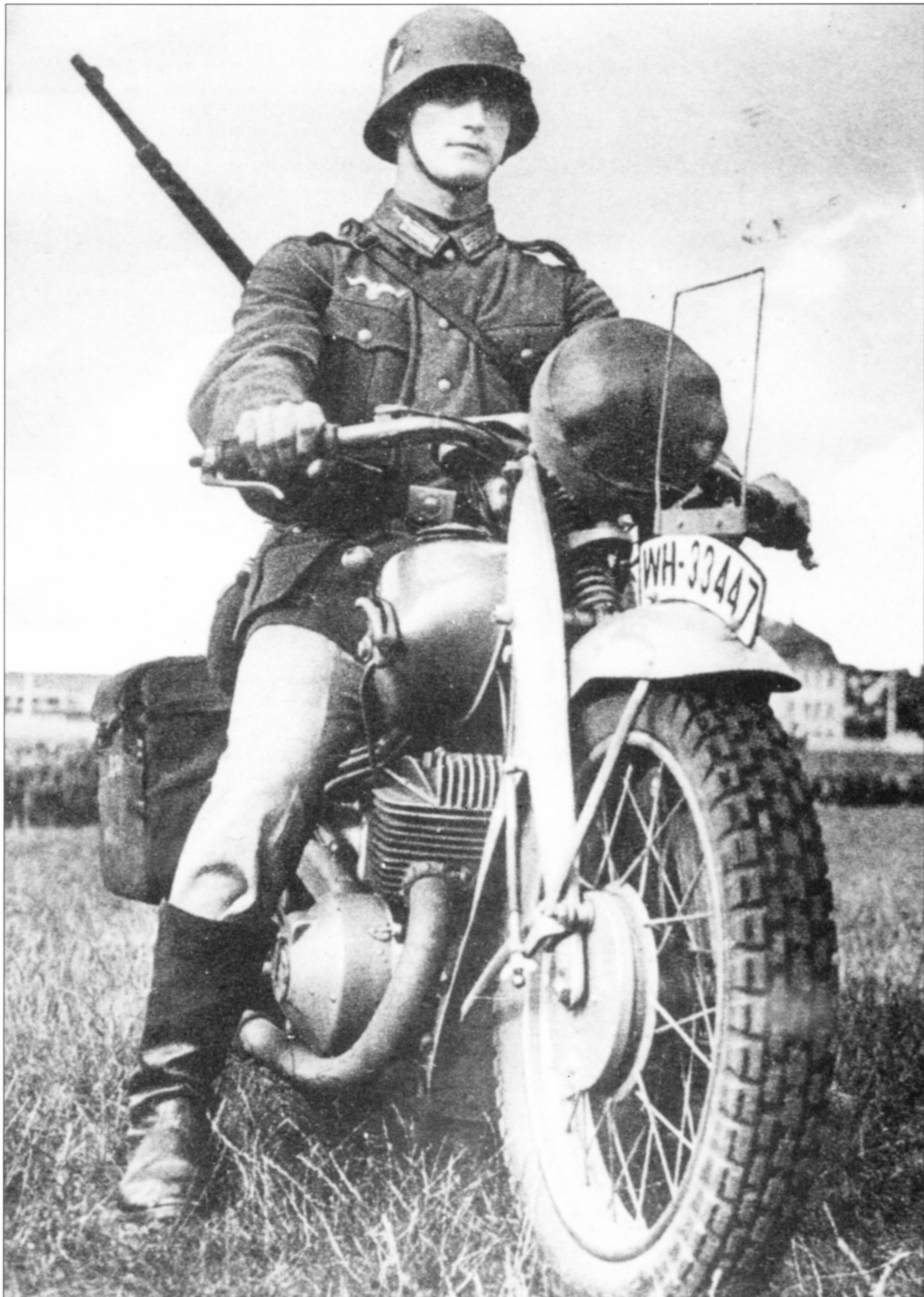
Тяжелый BMW R 75 стоит на обочине автобана в районе Нюрнберга. Мотоциклы этого типа выпускались только для армии, хотя фирма рекламировала мотоциклы как гражданские, делая особый акцент на ведущем колесе коляски.

Курьер - из тех, кто «и один в поле воин». Управление мотоциклом, ориентировка на местности и умение доставить документы быстро и точно по назначению - вот добродетели курьера, вроде этого, мчащегося на DKW NZ350.

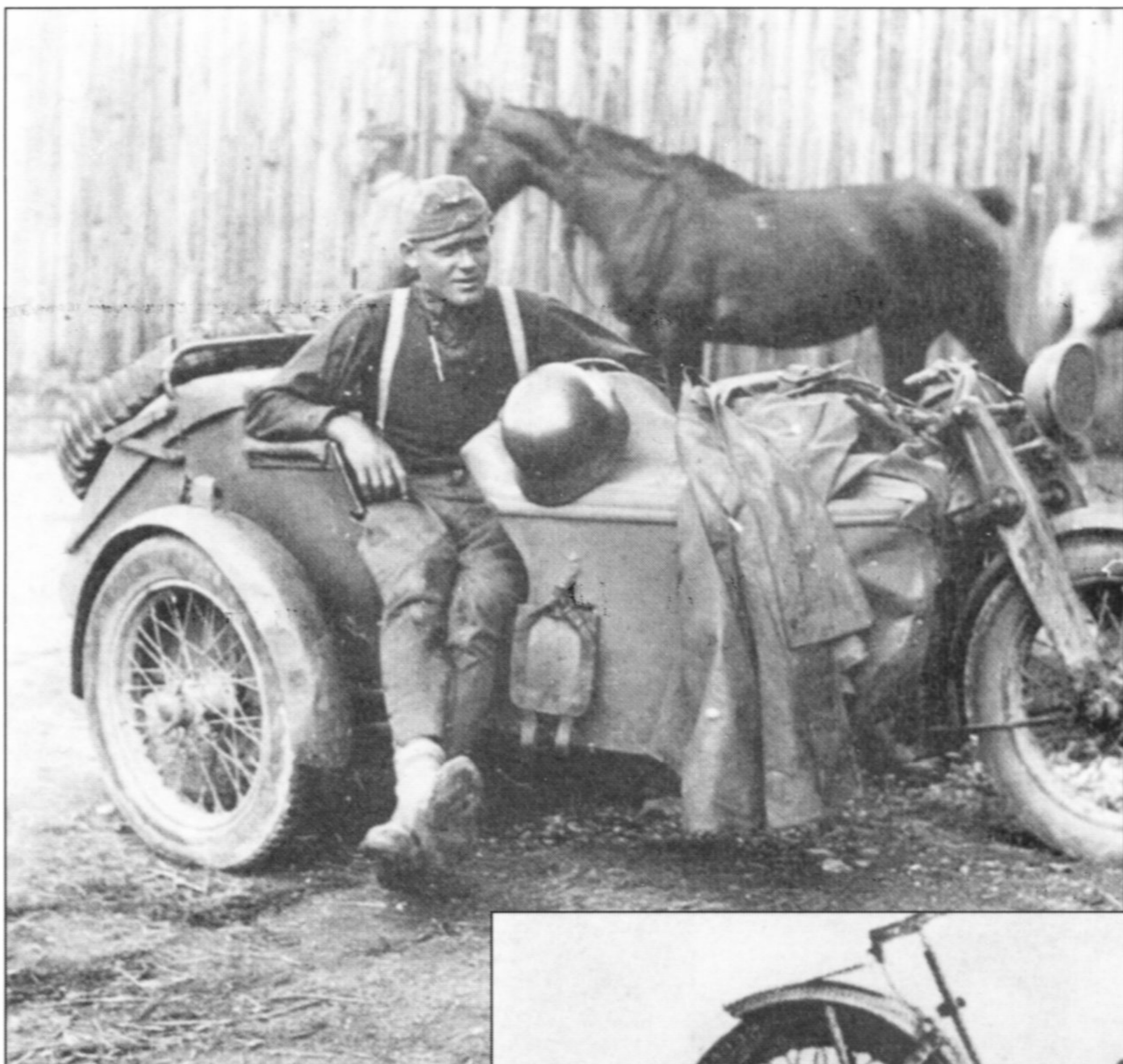


Курьеры и их командир встречают грузовик с провиантом. Мотоцикл Zuendarr с коляской, стоящий на переднем плане, принадлежит танковой группе «Guderian», о чем говорит буква «G» на крыле коляски.





Рекламная открытка вермахта. Снят курьер на DKW NZ350.

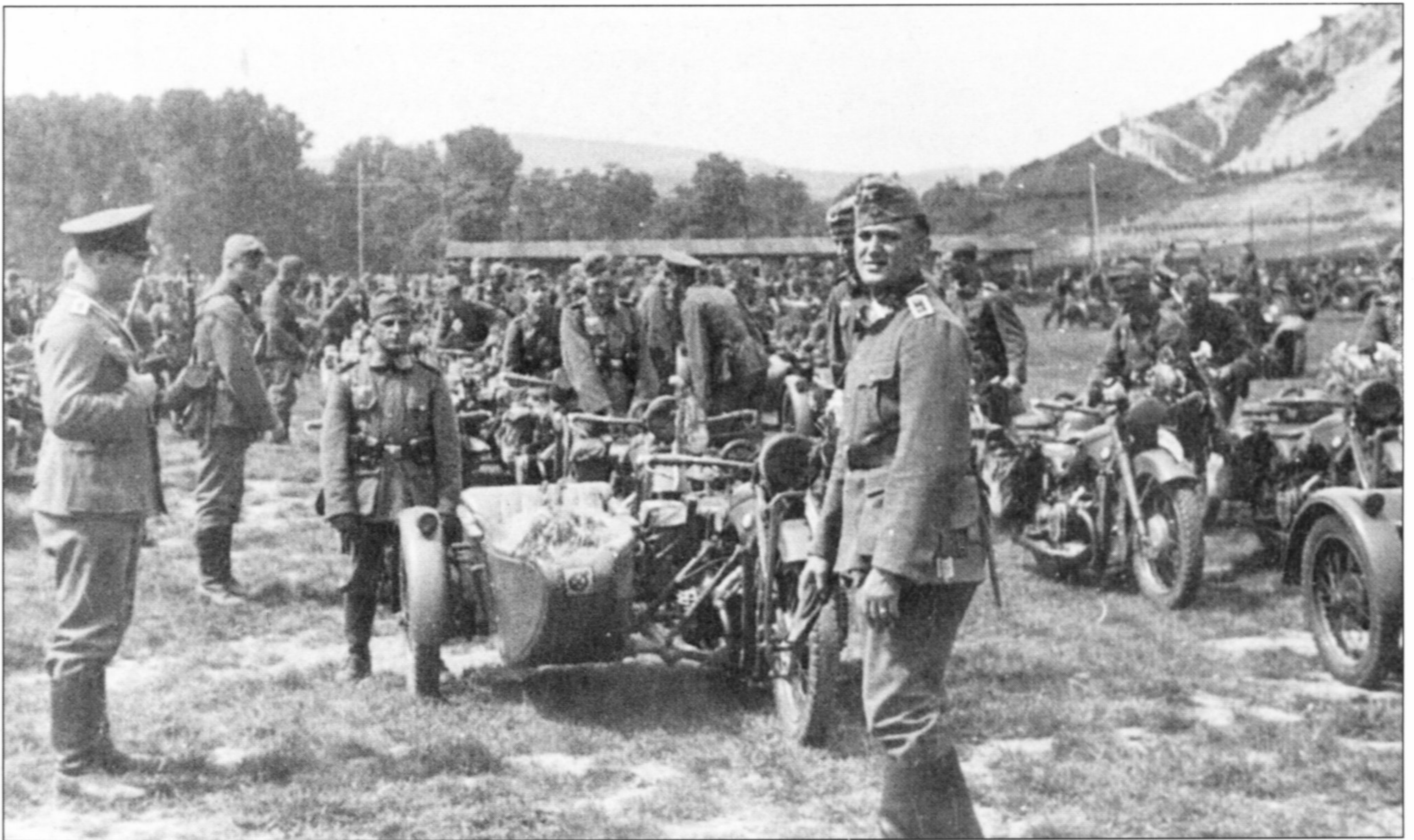


Мотоциклист носит кавалерийские бріджи. Вероятно он служит в кавалерийской части. Мотоцикл - трофейный французский Gnome-et-Rhone.

Снимок №137 из альбома «Die Deutsche Wehrmacht». Подпись гласит: «Мотоциклисты преодолевают завал. Мотоциклист должен двигаться везде, даже по бездорожью. Так он сможет научиться преодолевать все виды препятствий».



Снимок для газет. Подпись: «Мотоциклисты всегда наступают противнику на пятки». Слева BMW R 12 с дополнительным багажником на коляске. Справа, вероятно DKW NZ350.



Полевой смотр неизвестной части, 1935 год. Tактический знак на мотоцикле в центре и его оснащение позволяют заключить, что это мотоциклетный батальон. Первые мотоциклетные батальоны были сформированы в 1935 году и оснащались мотоциклами BMW R 11 и BMW R 12.

Два снимка мотоциклов Zuendapp: сверху - KS750, внизу - K800W.





BMW R 12 крупным планом. Видны правый цилиндр, седло, часть правой подножки и пружина подвески водительского седла.



До сих пор курьеры на мотоциклах играют определенную роль в системе армейской связи. Это снимок курьера на DKW NZ350 сделан шестьдесят лет назад.



На войну с побелеными шинами! Эти два полированных мотоцикла были реквизированы для службы в вермахте. Слева вероятно мотоцикл типа Standard со спортивной коляской, выпущенной нюрнбергской фирмой Steib, справа Triumph 350 с коляской Steib No 36.

Солдаты люфтваффе на BMW R 12. Обтекаемая коляска произведена фирмой Royal. Фирма BMW сотрудничала с несколькими поставщиками колясок. У армейских мотоциклов не было лобовых стекол и других подобных излишеств, так что это, несомненно, реквизированный мотоцикл.

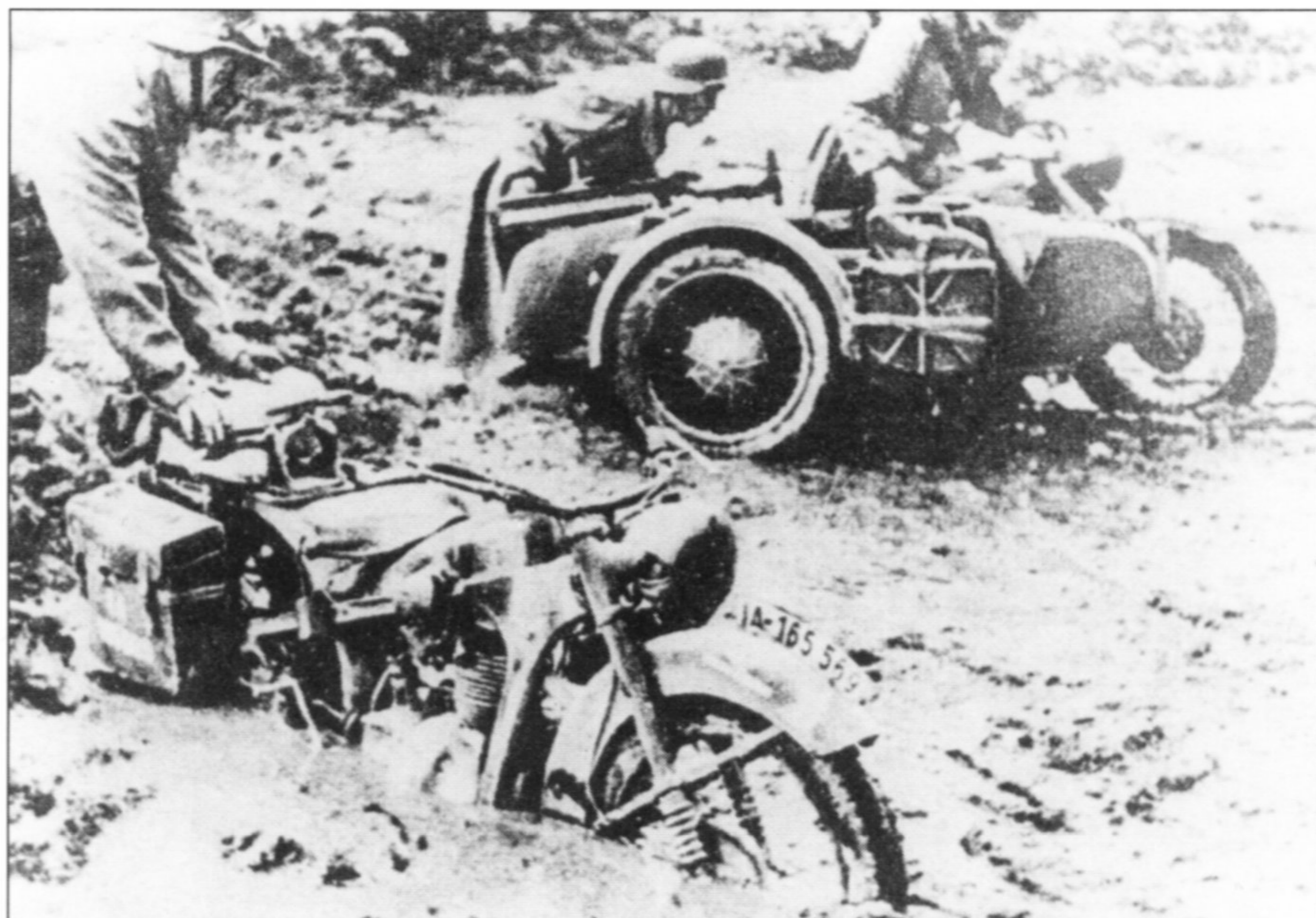
Конфискованный BMW R 11 с гражданским регистрационным номером (серия «IIA» относится к Мюнстеру) уже оснащен вторым сиденьем и седельными сумками.



Жандарм на реквизиционном Triumph 500 Tourensport. Буквы «IX» на регистрационном номере означают, что мотоцикл происходит из Вестфалии.



Короткий отдых в ходе учебного пробега. На переднем плане Zündapp KS600 с тяжелой коляской Stoye, которую обычно ставили на мотоциклы Zündapp K500 и KS600. На заднем плане одиночный K500.

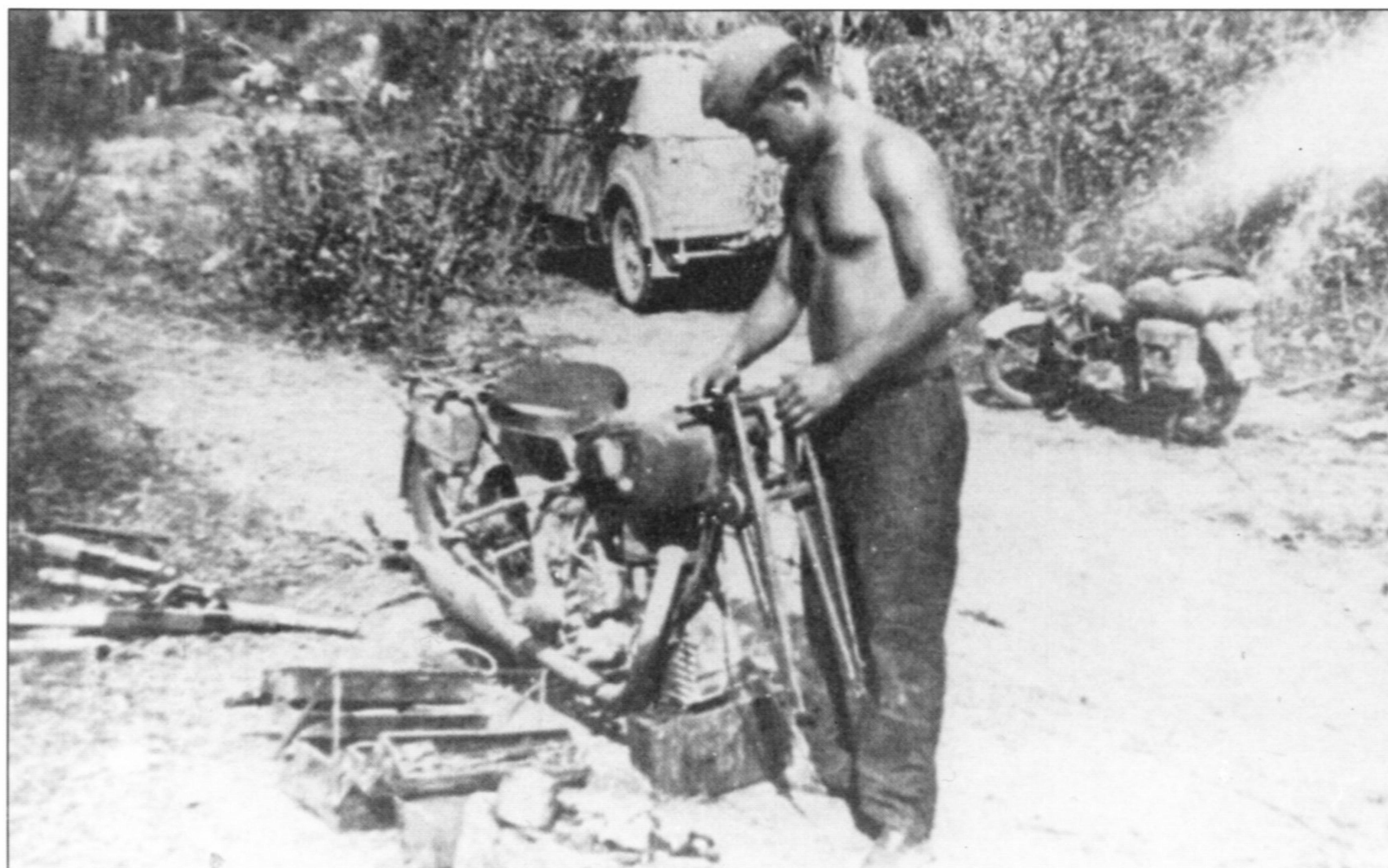


Ездить на мотоциклах по российскому бездорожью - непростая задача. Часто мотоциклы буквально тонут в грязи, как это случилось с BMW R 35. Экипаж BMW R 12 пытается вытянуть машину на твердую почву. К коляске приторочена запасная канистра с бензином. BMW R 35 взят из числа реквизированных машин, о чем говорит гражданский регистрационный номер (серия «1А» относится к Берлину).

Лишь с помощью товарищей этому мотоциклисту удалось вытащить свой BMW R 12 из грязи на склон (район Демянска). Реквизированный мотоцикл отличается по алюминиевым подножкам.



Ремонт NSU 251OSL в полевых условиях. Это, несомненно, реквизированная машина. Седельные сумки, выхлопные трубы и пассажирское седло сняты.





На переднем колесе этого DKW NZ350 виден новый внедорожный протектор. Крыло и фара повреждены в ходе боевых действий. Двухцветная окраска бензобака говорит о том, что это реквизиционная машина.



Веселый солдат сидит на реквизированном Ardie с 125-кубовым двигателем. Гражданский регистрационный номер (серия «IM» относится к Саксонии). На переднем крыле белой краской нанесены буквы «WH», чтобы обозначить принадлежность мотоцикла к вермахту. Выхлопная труба, выходящая из задней части цилиндра, - обычная черта мотоциклов этой марки.



Развозчики продовольствия из танковой группы «Guderian». Справа водитель на BMW R 61 несет за спиной термосы с горячей едой. За ним BMW R 12. Видно широкое переднее крыло мотоцикла.



Ефрейтор заводит мотоцикл BMW R 12 во дворе дома в Бреслау.

Серьезно поврежденные армейские мотоциклы используются в качестве источника запчастей.



Снимок интересен тем, что тут присутствует только армейская техника, ни одного реквизированного мотоцикла. Среди прочих можно узнать коляски Zuendarr, одиночные Zuendarr K800W и BMW R4.

*Санта-Клаус на подходе!
Солдаты из части люфтваффе везут к себе рождественскую елку на BMW R12. На фару мотоцикла надета маска противогаса.*



Эти мотоциклисты расположились на отдых где-то на юге Франции. На снимке видны мотоциклы типа Puch, которые выпускались в период с 1938 по 1940 год.

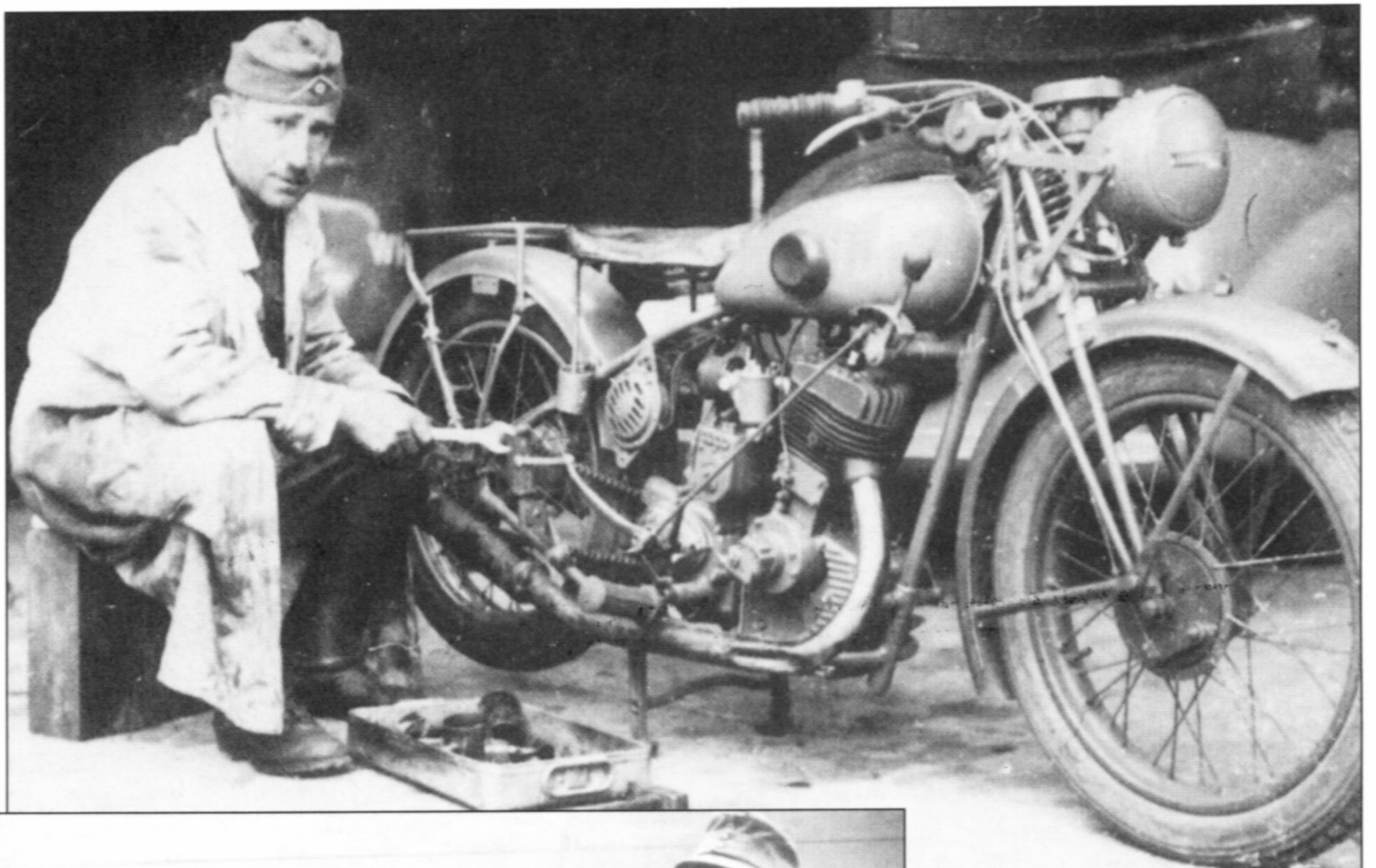
Реквизированный NSU 501/601T с коляской на левом борту. У гражданских мотоциклов часто встречалась такая конфигурация, имевшая определенные преимущества.





Мотоцикл Victoria KR35WH «Pionier», оснащенный 350-кубовым мотором, считался лучшим одиночным мотоциклом вермахта. Эта конфискованная машина, судя по номерному знаку («VH») происходит из района Гессе.

Standard 500 Kurier, выпускавшийся швабской фирмой W. Gutbrod с 1935 по 1939 г. Мотоцикл оснащался 494-кубовым мотором мощностью 16 л.с. Это, несомненно, реквизируемая машина, вермахт не закупал мотоциклы этого типа.



Этот BMW R61, судя по номерному знаку, был реквизируван из Австрии.

Мотоциклист своими силами ремонтирует BMW R4. Это тоже реквизированная машина (серия «IH» обозначает Померию). Мотоциклисты заботились о своих «железных конях», особенно если это были их личные мотоциклы, взятые ими на военную службу.



Мотоциклист на DKW NZ250. Это, несомненно, реквизированная машина. В отличие от армейских мотоциклов, здесь отсутствуют седельные сумки, пассажирское сиденье и щиток под картером двигателя.

Два курьера на реквизированных машинах. Слева NSU 5010SL. Эмблема производителя видна на боку бензобака. Справа DKW SB500.





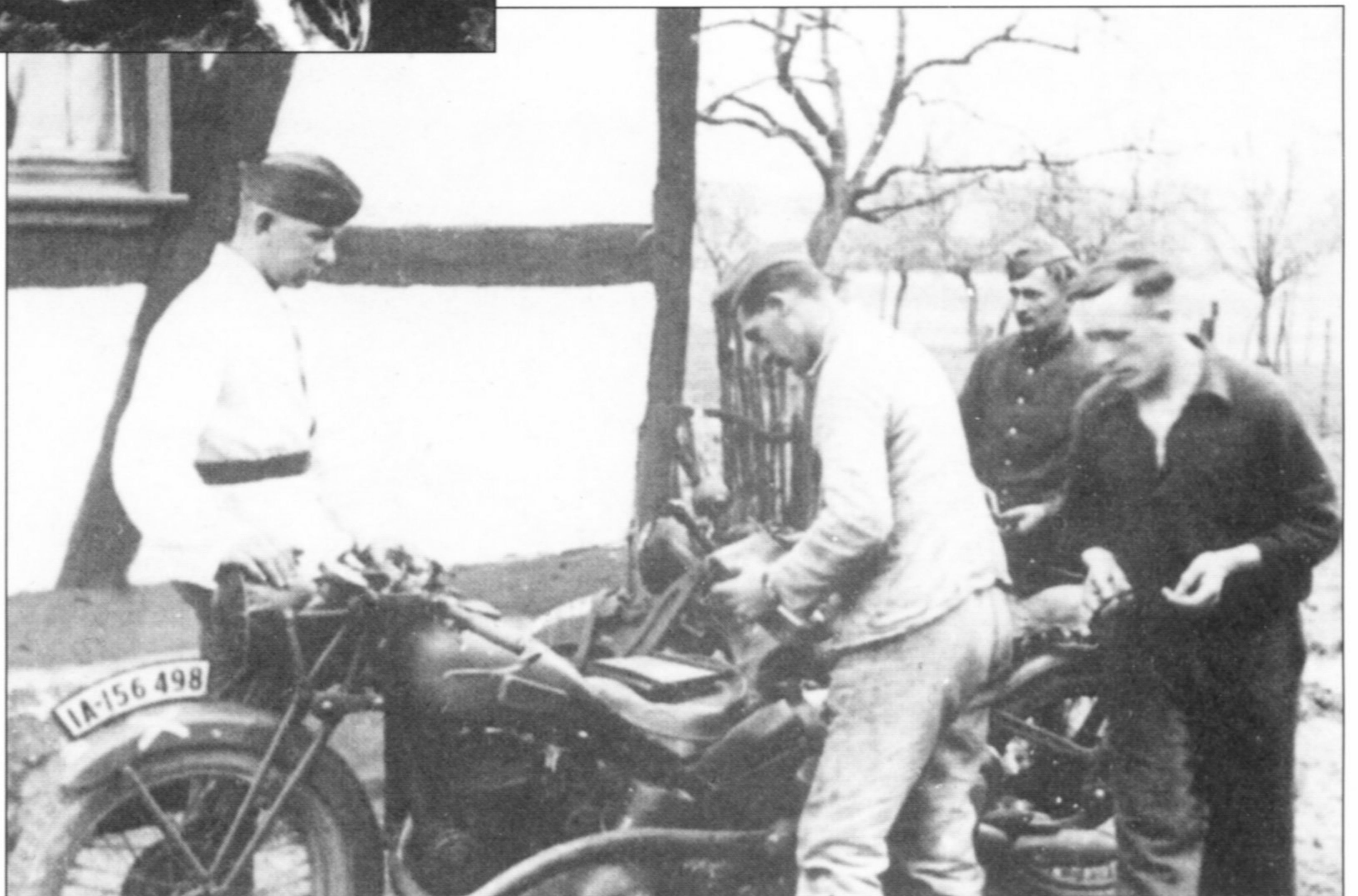
Два реквизированных мотоцикла DKW NZ250. Отчетливо видны светлые декоративные полосы на бензобаке. На заднем плане виден Phaenomen Granit 30.



Реквизированный Zündapp DB200 с гражданским номерным знаком («1Е» - Бранденбург). Армейская модификация DB200W была за свою надежность популярна среди легких мотоциклов.

Многие реквизированные мотоциклы, предназначенные для эксплуатации в городских условиях, мало подходили для бездорожья, как, например, этот DKW SB350.

Идет подготовка к эксплуатации реквизированного из района Берлина мотоцикла Victoria KR35B. В данный момент на мотоцикл вешается планшет. На заднем плане виден BMW R4.





Веселые унтер-офицеры катаются на реквизированном мотоцикле NSU 501/601T с коляской («IA» - район Берлина). Фара закрыта импровизированным светомаскировочным чехлом.



Вот как выглядит мотоцикл и его водитель, шедшие по проселку в хвосте автомобильной колонны. Мотоцикл NSU 501/601T, реквизированный из района Лейпцига.

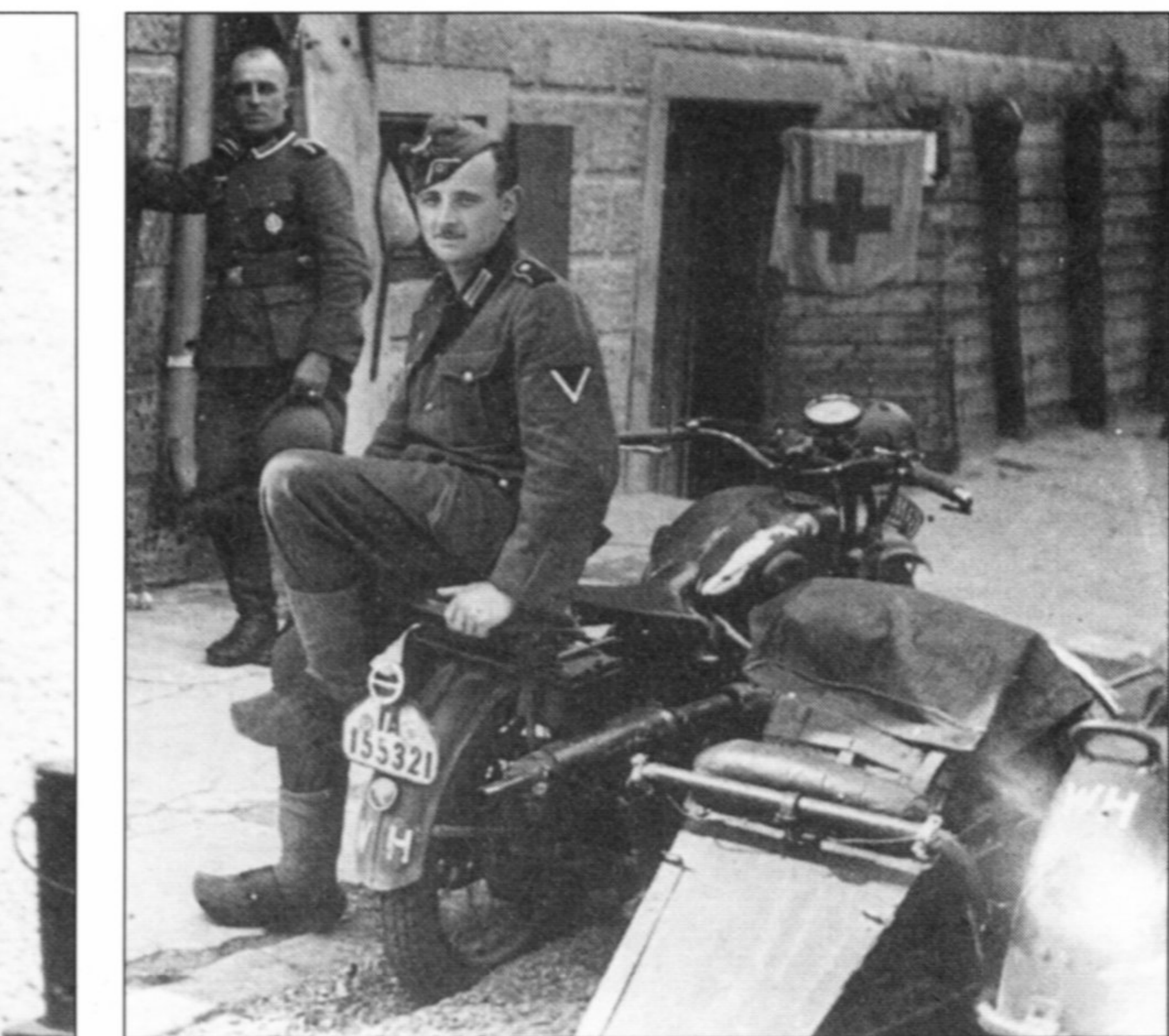


Унтер-офицер на реквизированном BMW R11. Обратите внимание на звуковой сигнал на левом боку. У армейской модификации мотоцикла эта деталь отсутствовала.



Triumph S350 (выпускавшийся в 1936/37 г.г.) реквизирован в Швабии («ИЗ»).

Еще один реквизированный гражданский мотоцикл.



Полевой госпиталь во французском городке. У входа стоит реквизированный Triumph STM500 со спортивной коляской № 25, стоявшей 195 рейхсмарок.



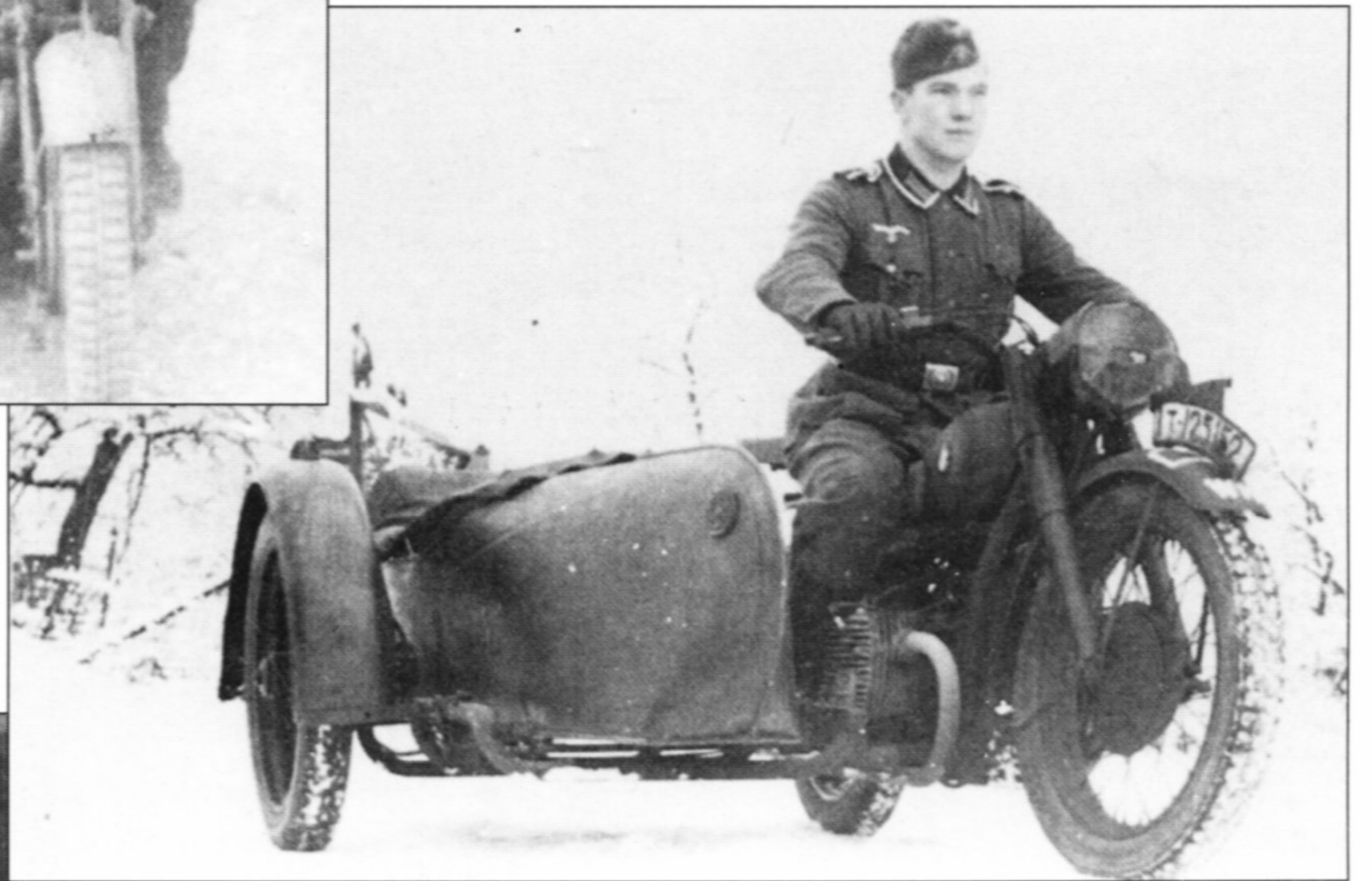
DKW SB500 1936 года выпуска. Машина гражданская, реквизирована вермахтом.



Реквизированный NSU 301/501OSL. На заднем плане видна противотанковая пушка. Восточный фронт.



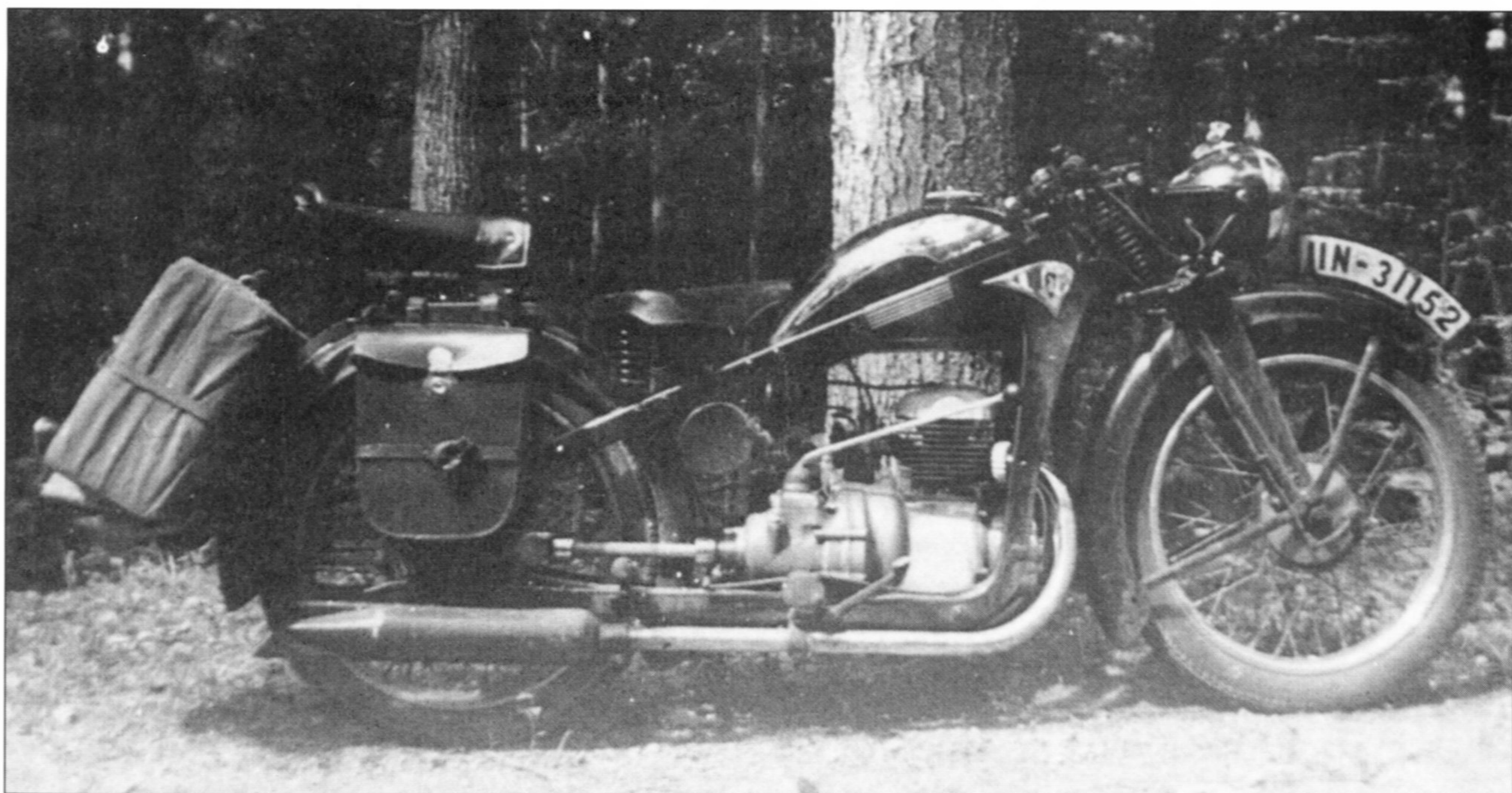
Этот роскошный мотоцикл с коляской, выпущенный австрийской фирмой Felber, также оказался в числе реквизированных машин.



BMW R16 с коляской Stoye, реквизированный в земле Гессен-Нассау («IT»).



Пленный французский капитан сидит в коляске Steib мотоцикла Triumph S500.



Гражданский Zündapp KK200, также реквизированный для нужд вермахта.



Эти блестящие полированными поверхностями мотоциклы, несомненно были реквизированы. Слева направо: NSU/D-Rad 3510SL, DKW SB350 раннего образца, DKW SB350. На заднем плане виден DKW SB500 со спортивной коляской Steib №36, изготовленной из алюминиевого листа и стоившей 220 рейхсмарок.

Реквизированные мотоциклы на службе в медицинской части. Снимок сделан в 1939 году в Кохеме-на-Мозеле. Слева направо: BMW R61 с коляской Royal, BMW R11 с коляской неизвестного образца, и, вероятно, DKW SB500.



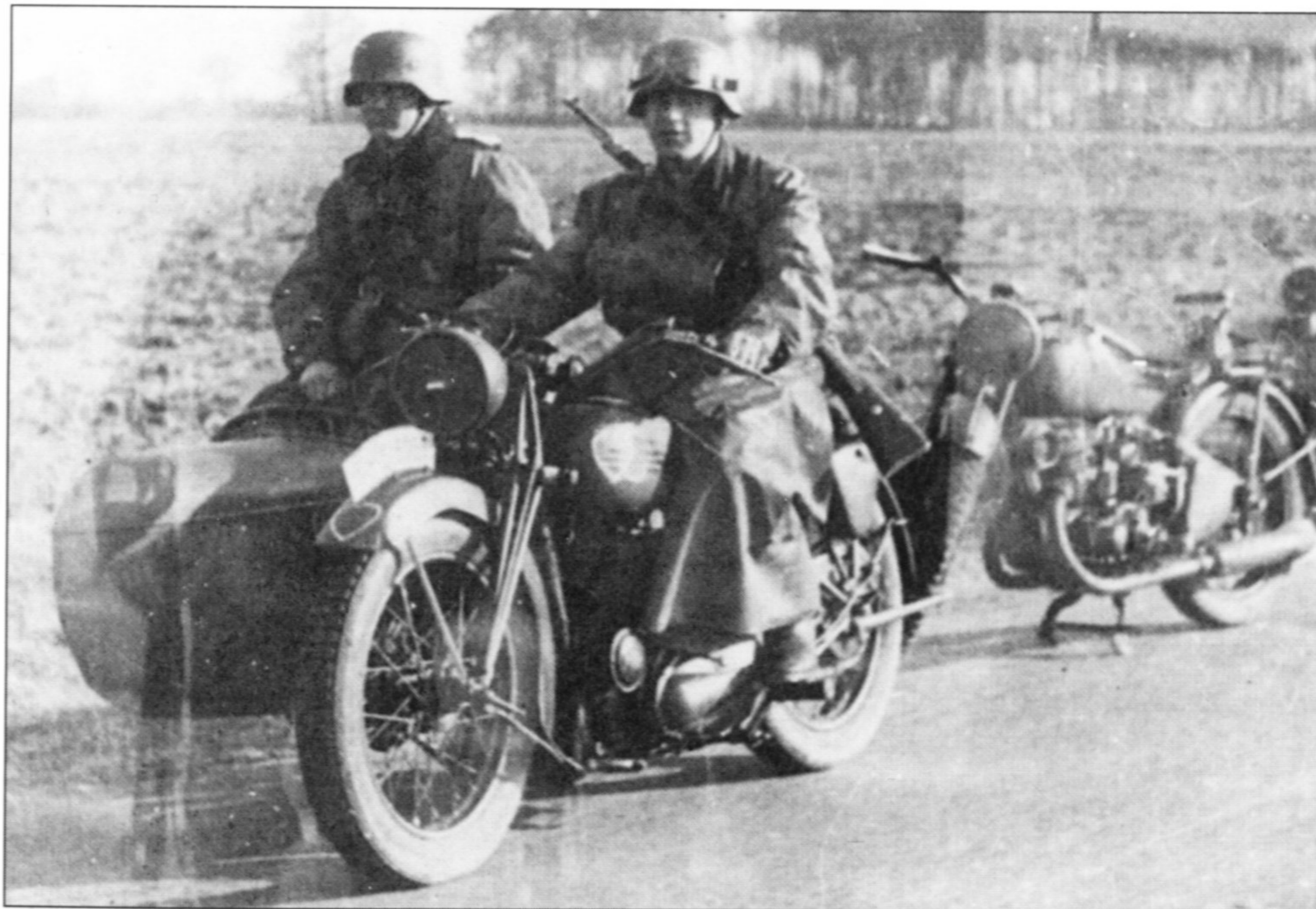
Напряженные и перемазанные грязью лица мотоциклистов, толкающих увязший в грязи мотоцикл BMW R61, производят жуткое впечатление. Мотоциклы BMW R61 были гражданскими машинами и совершенно не подходили для бездорожья.



Реквизированный DKW SB500 из района Берлина («IA»). Мотоцикл используется в составе тяжелого артиллерийского дивизиона.



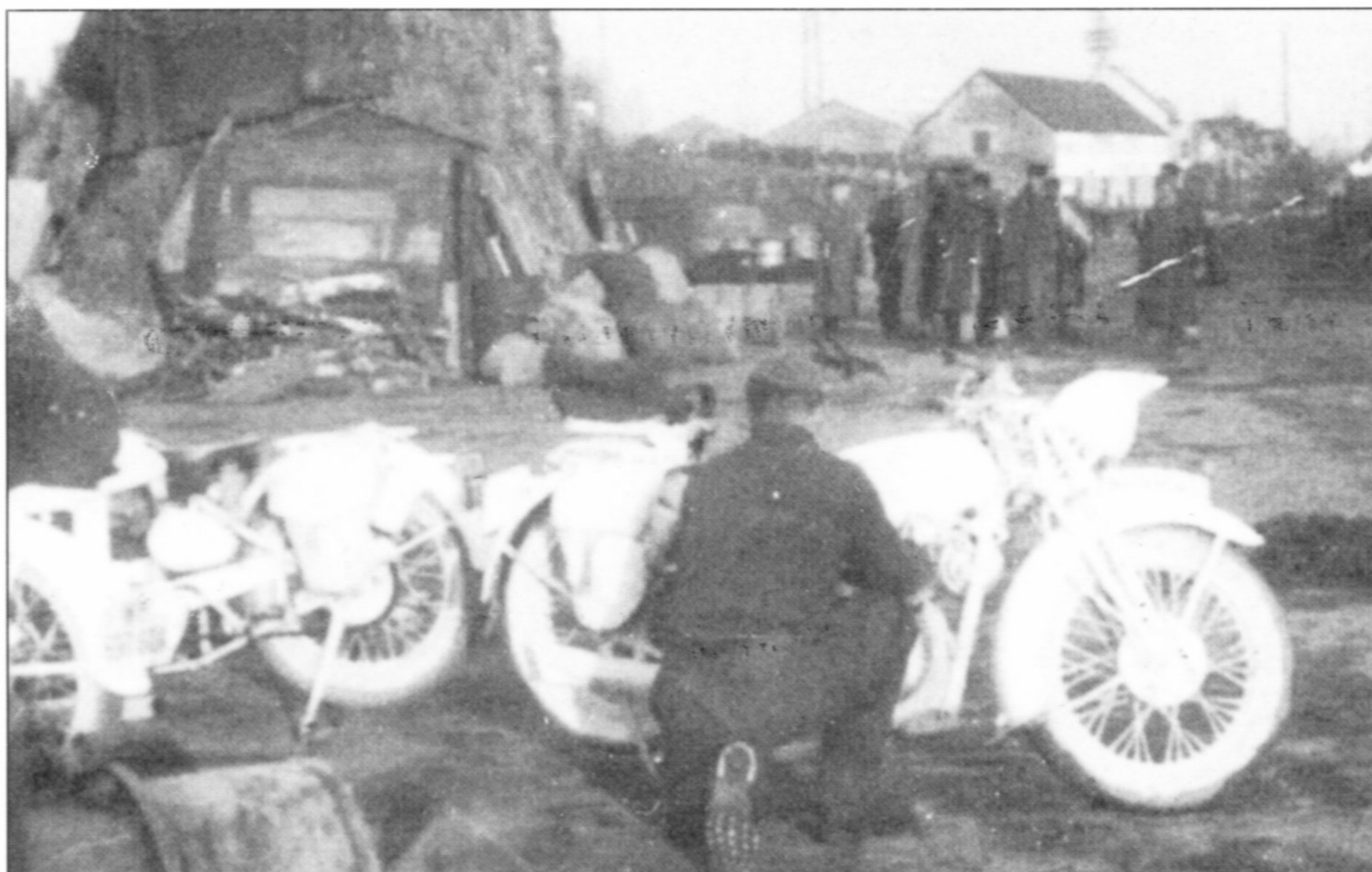
В своем рекламном издании от 1935 года фирма NSU позиционировала эту роскошную спортивную коляску, как подходящую для мотоциклов NSU 501OSL. Коляска стоила 295 рейхсмарок. Машина реквизирована, о чем говорят буквы «WH» на переднем крыле. На заднем плане виден мотоцикл Standard 500 с коляской.



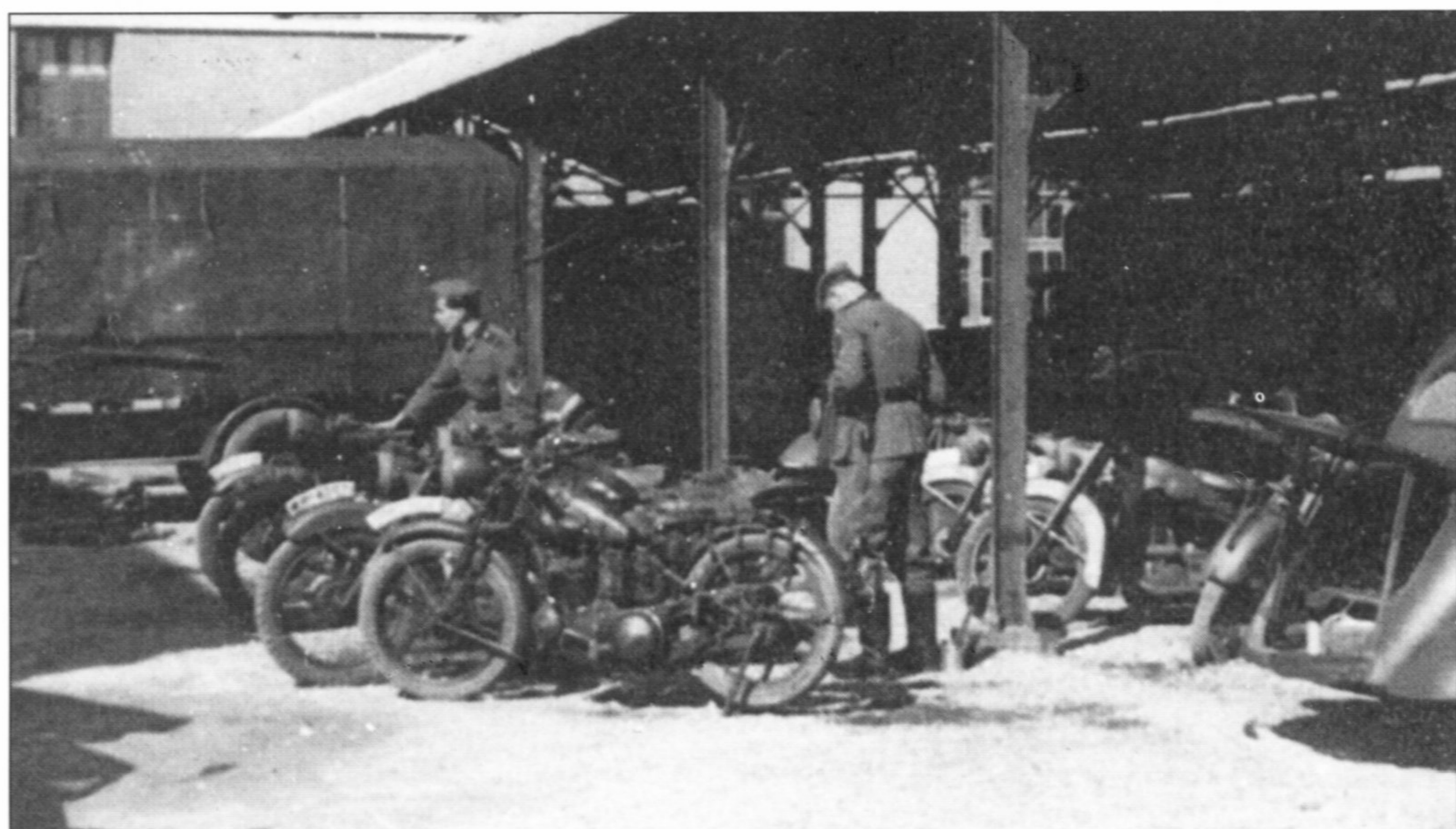
Водитель Ханс Клетцер и его пассажир унтер-офицер Килиан из 14-й роты истребителей танков 185-го пехотного полка на трофейном французском Terrot 350, выпущенном уже в 1941 году. Оба в длинных мотоциклетных плащах.

Солдаты 14-й роты 220-го пехотного полка, Литва. На переднем плане - трофейный французский Gnome-et-Rhone выпуска 1941 года с коляской. Армейский вариант мотоцикла оснащался 804-кубовым оппозитным двигателем с боковыми клапанами и имел привод на колесо коляски. Выпускались специальные инструкции на немецком языке, призванные облегчить обслуживание мотоциклов.





Такой идеальный зимний камуфляж встречался исключительно редко. Тип мотоциклов определить невозможно. Вероятно, это трофейные машины.



Ремонт мотоциклов в мастерской. В центре французский Terrot 500OHV.



Курьер 14-й роты 220-го пехотного полка на трофейном английском мотоцикле Norton 16H, Восточная Пруссия.



Тот же трофей, но в руках противника. Солдат Норхемптонширского полка ведет трофейный немецкий Zuendapp KS750.



Внизу: трофейный американский Indian Chief в руках немецких солдат. Вероятно, эта машина была захвачена у англичан, так как они в 1941 году заказали для своих нужд большое число мотоциклов этого типа.

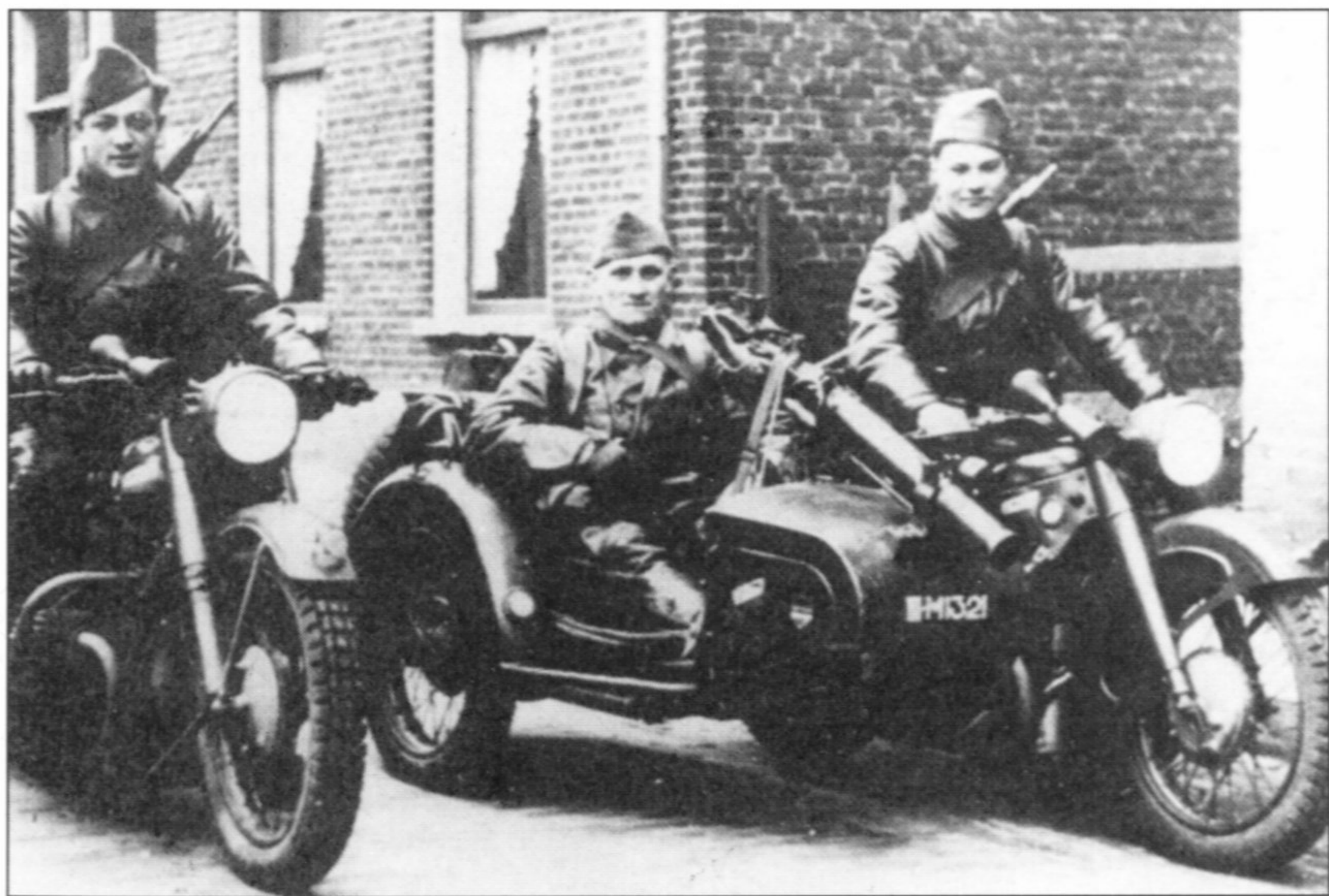




Трофейный бельгийский FN M86. Вероятно, машина только что попала в руки немцев, так как еще сохранился бельгийский номерной знак.



Французский двухцилиндровый мотоцикл с коляской Rene-Gillet. Много машин этого типа было захвачено в 1940 году, отремонтировано и направлено в части вермахта. Это гражданский мотоцикл, о чем свидетельствует отделка на бензобаке.



Эти мотоциклы немецкого производства, по-видимому, были закуплены бельгийским правительством перед войной для нужд своей армии. Слева BMW R61 1938 года выпуска. Эти мотоциклы в большинстве своем поступали в части вермахта. Справа BMW R12 с коляской. Оба мотоцикла оснащены дополнительным оборудованием (огни, клаксоны).



Солдаты нидерландской 41-й пехотной дивизии на немецких мотоциклах BMW R61, закупленных перед войной.



«Летучей блохой» называли 125-кубовый мотоцикл Royal Enfield. Эту машину использовали английские парашютисты. Мотоциклы или сбрасывали на парашюте в цилиндрическом контейнере, или доставляли к месту десанта внутри грузового планера Horsta.

Французский мотоцикл Terrot 750 с коляской выпускался с 1933 по 1937 год. Обратите внимание на импровизированную светомаскировку и ножные щитки.



Английский BSA M20 с одноцилиндровым 500-кубовым двигателем мощностью 13 л.с. был одним из средних мотоциклов английской армии. Обратите внимание на самодельное переднее крыло.

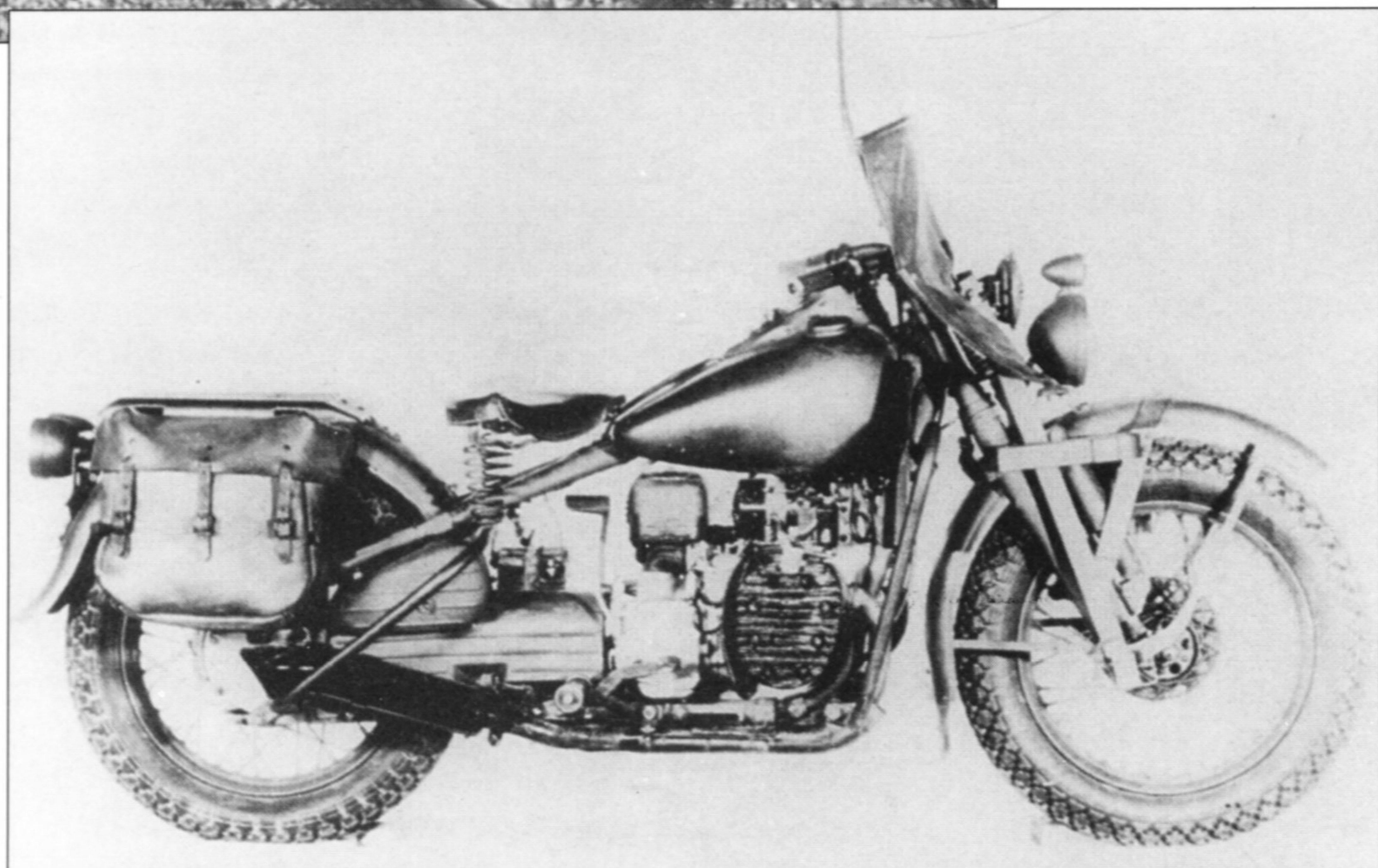
Поврежденная в ходе немецкого авианалета бельгийская коляска Gillet 750. Мотоциклы марки Gillet были самыми многочисленными в бельгийской армии.





Английский Big Four, созданный на базе Norton'a. Машина использовалась для разведки. Привод колеса коляски можно было включить или выключить одним движением руки.

Немецкий BMW R12 был дедушкой американского Harley-Davidson. Тысячи мотоциклов этого типа использовались американской армией в годы войны.



Английский курьер преодолевает вброд разлившийся ручей на своем Norton 16H.

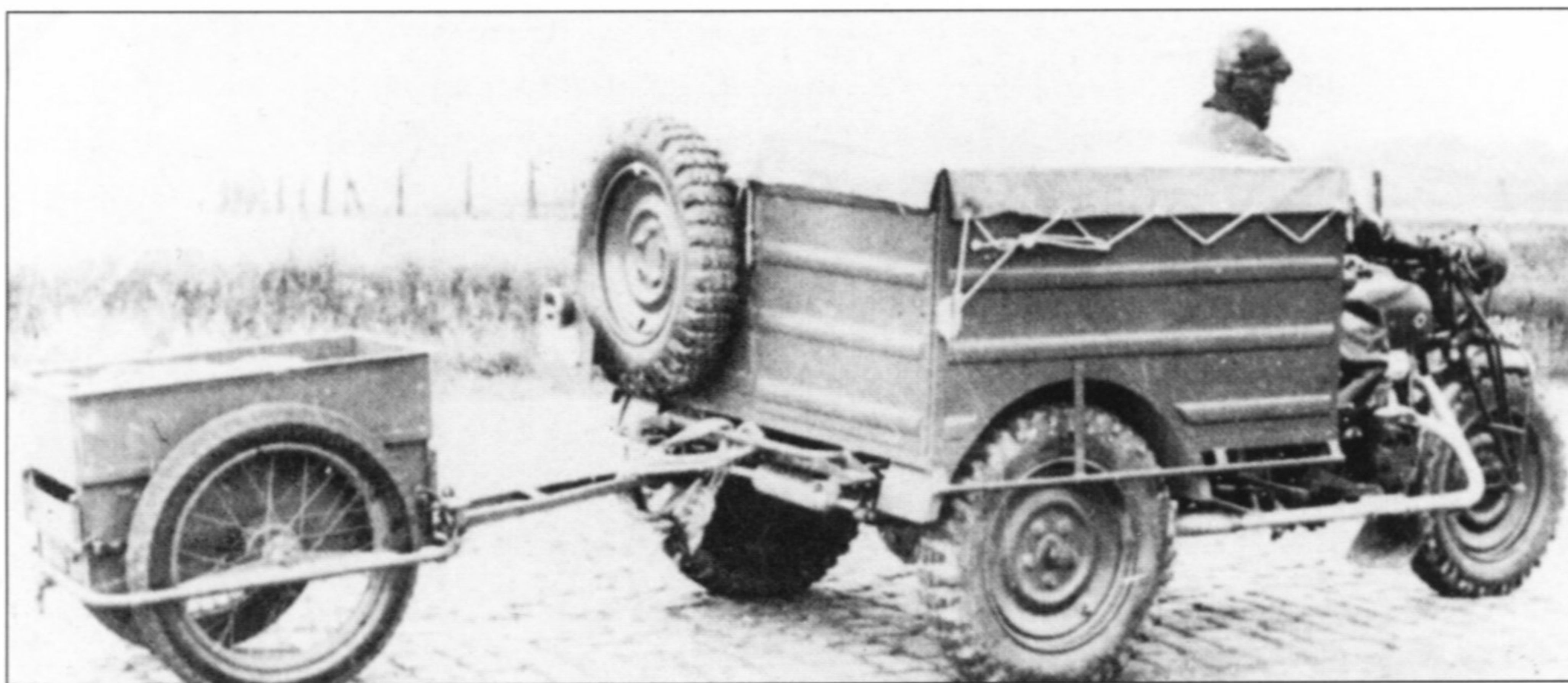
Американский Indian Chief с коляской. Эти мотоциклы, выпускавшиеся в 1941 году в Спрингфилде, штат Массачусетс, поставлялись англичанам.



Английские 1000-кубовые BSA использовались в частях голландских моторизованных гусар. Так называемая «колонизальная версия» с ножным сцеплением, увеличенным клиренсом и коляской справа выпускалась до конца 1939 года.

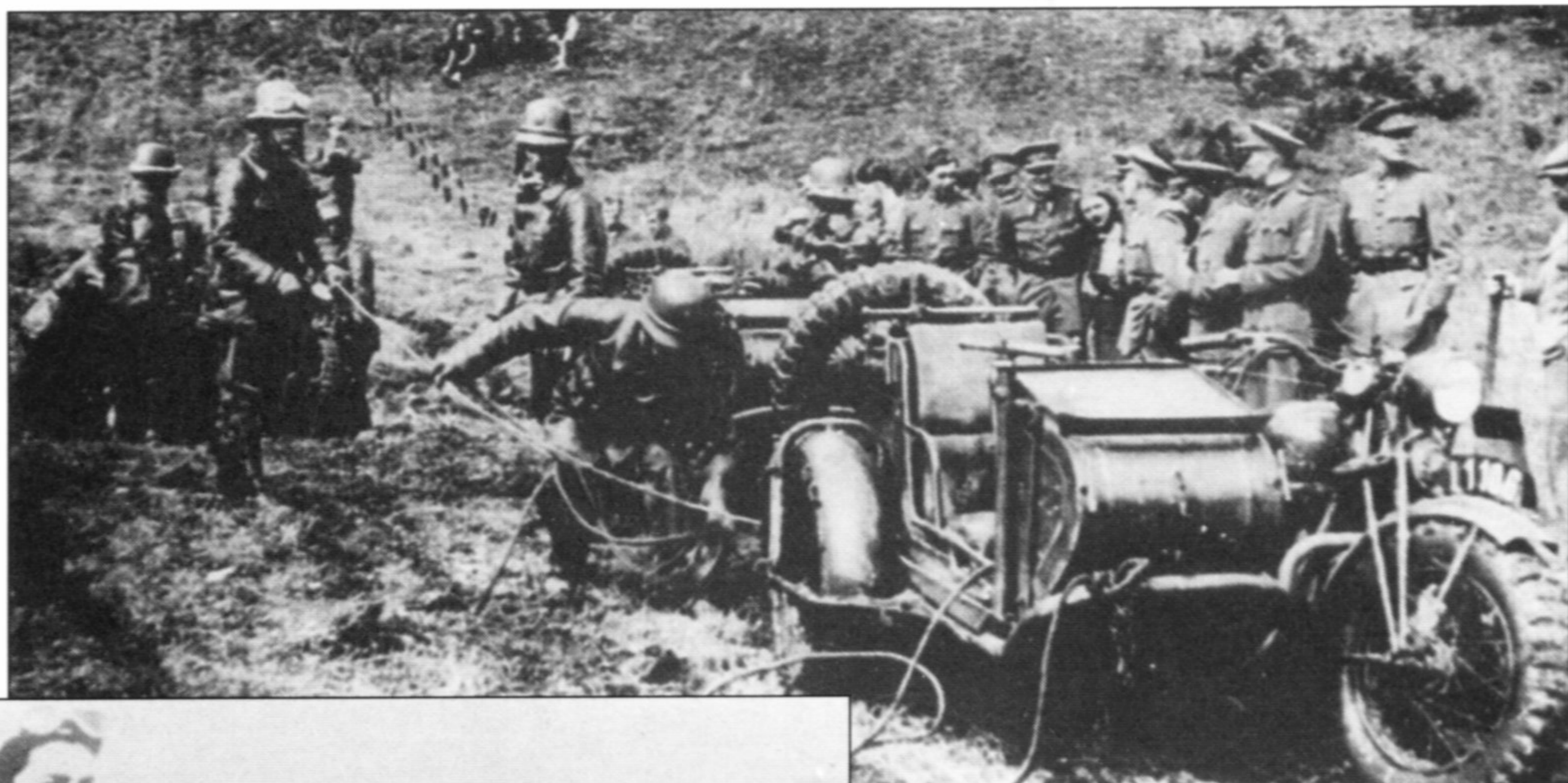
Английский солдат дремлет, лежа на своем Matchless G3L. Отличие G3L заключалось в облегченном двигателе и раме. Скорость машины была достаточно высокой, чтобы курсировать вдоль маршевых колонн. Обратите внимание на рамы для седельных сумок.





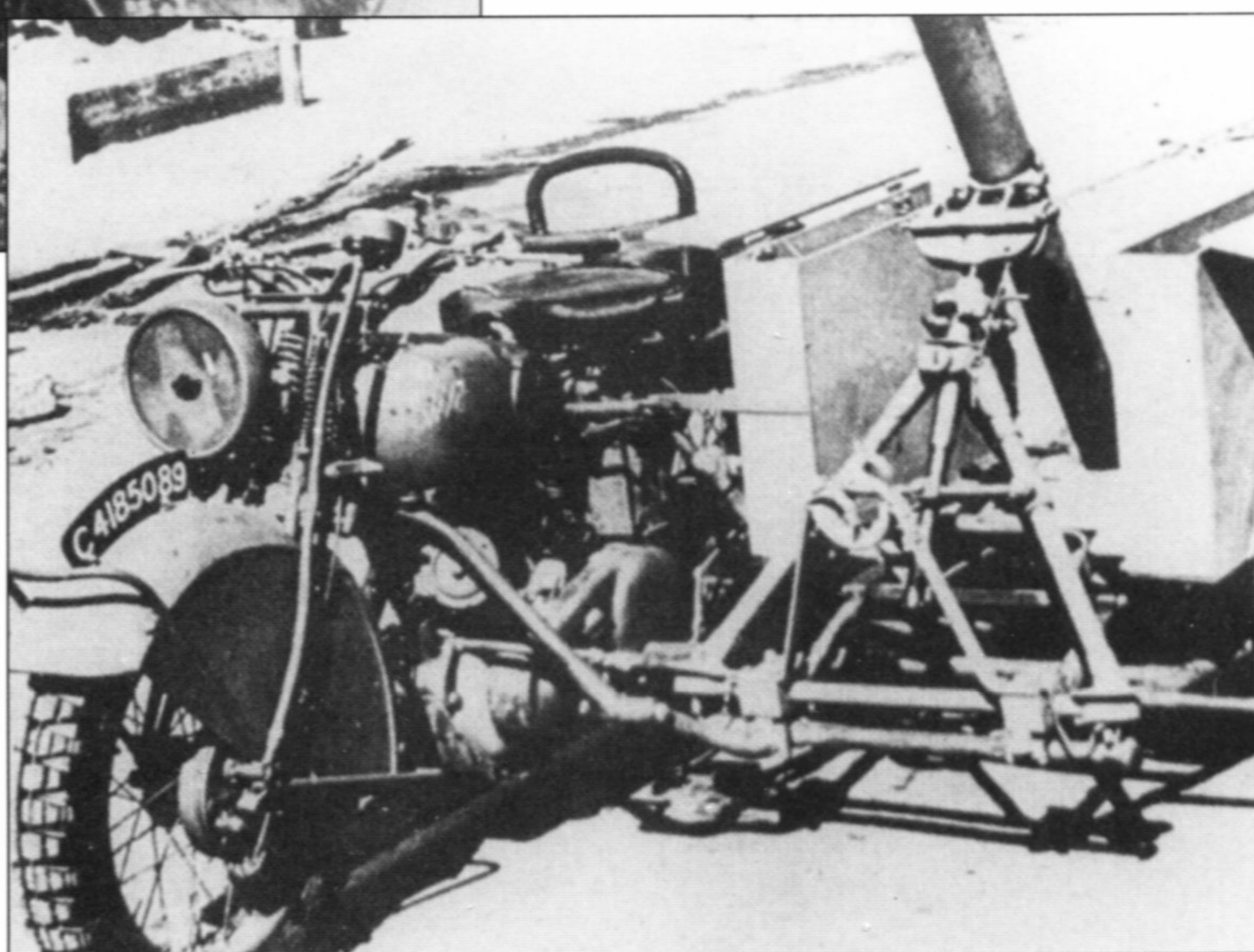
Бельгийский мотоцикл FN 1000SM с коляской, оснащенный необычным кузовом. Сзади имеется фаркоп для прицепа.

Бельгийская армия на маневрах. На переднем плане мотоцикл FN 1000SM с коляской. Мотоцикл оснащался 1000-кубовым двухцилиндровым оппозитным четырехтактным двигателем и выпускался с 1939 по 1940 год. Это был один из первых мотоциклов с ведущим колесом коляски. Обратите внимание на рисунок протектора.



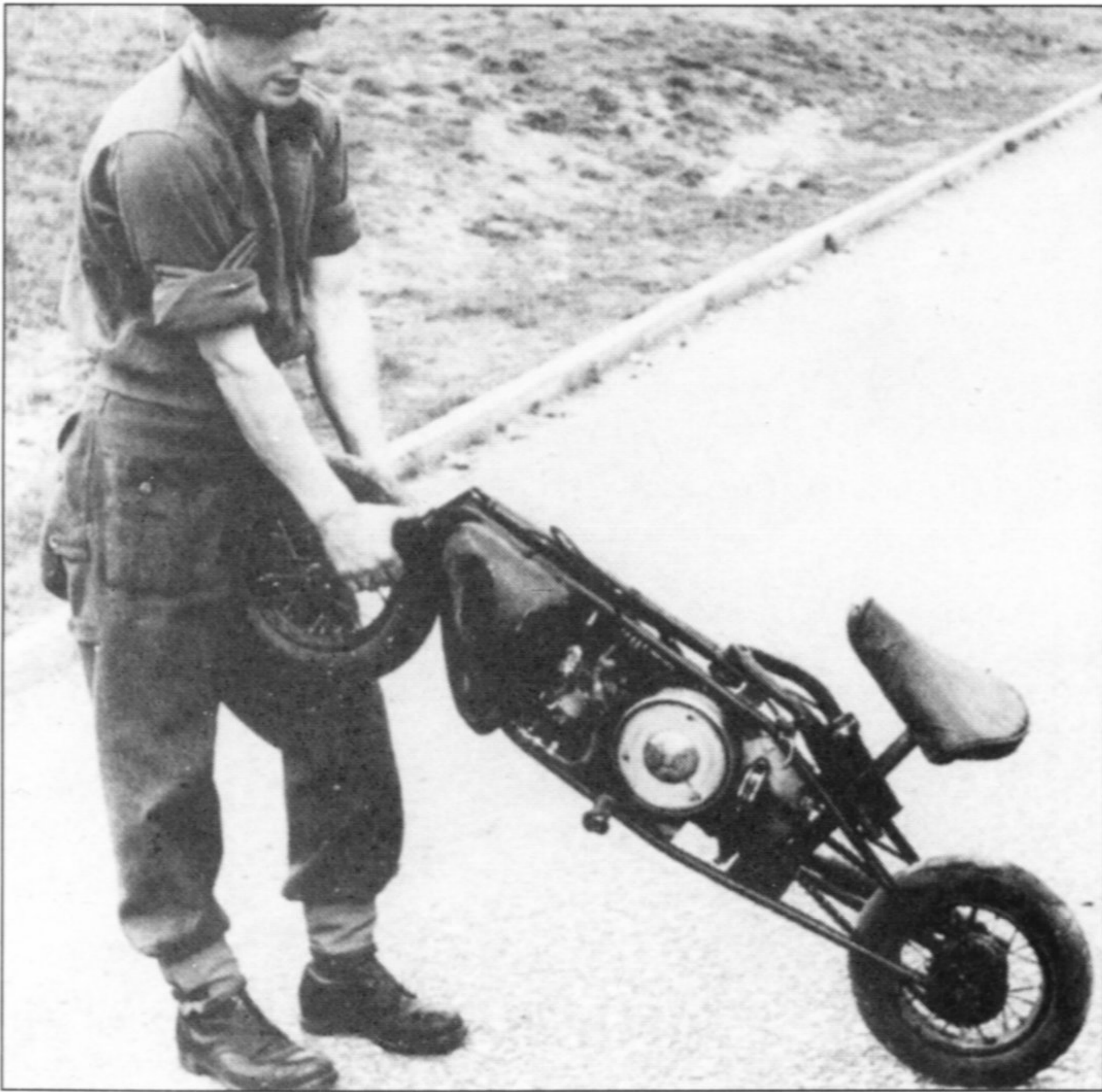
Этот Big Four оснащен пулеметом на вращающейся станке. Обратите внимание на рисунок протектора.

Еще один Big Four. На этот раз мотоцикл вооружен минометом. Кузов коляски снят и на его месте размещена опорная плита и двунога миномета. По бокам два ящика с боекомплектом.





Одним из самых забавных мотоциклов времен 2-й Мировой войны был английский Welbike. Этот складной «минимокик» использовали английские парашютисты.



Welbike со сложенным рулем. Рама мотоцикла состояла из четырех труб, шедших парами под и над мотором от передней вилки до задней оси. Колеса, бензобак, седло и двигатель крепились к этой раме.



В авиачастях Welbike использовали для того, чтобы не топтать ноги ходя по большому аэродрому.

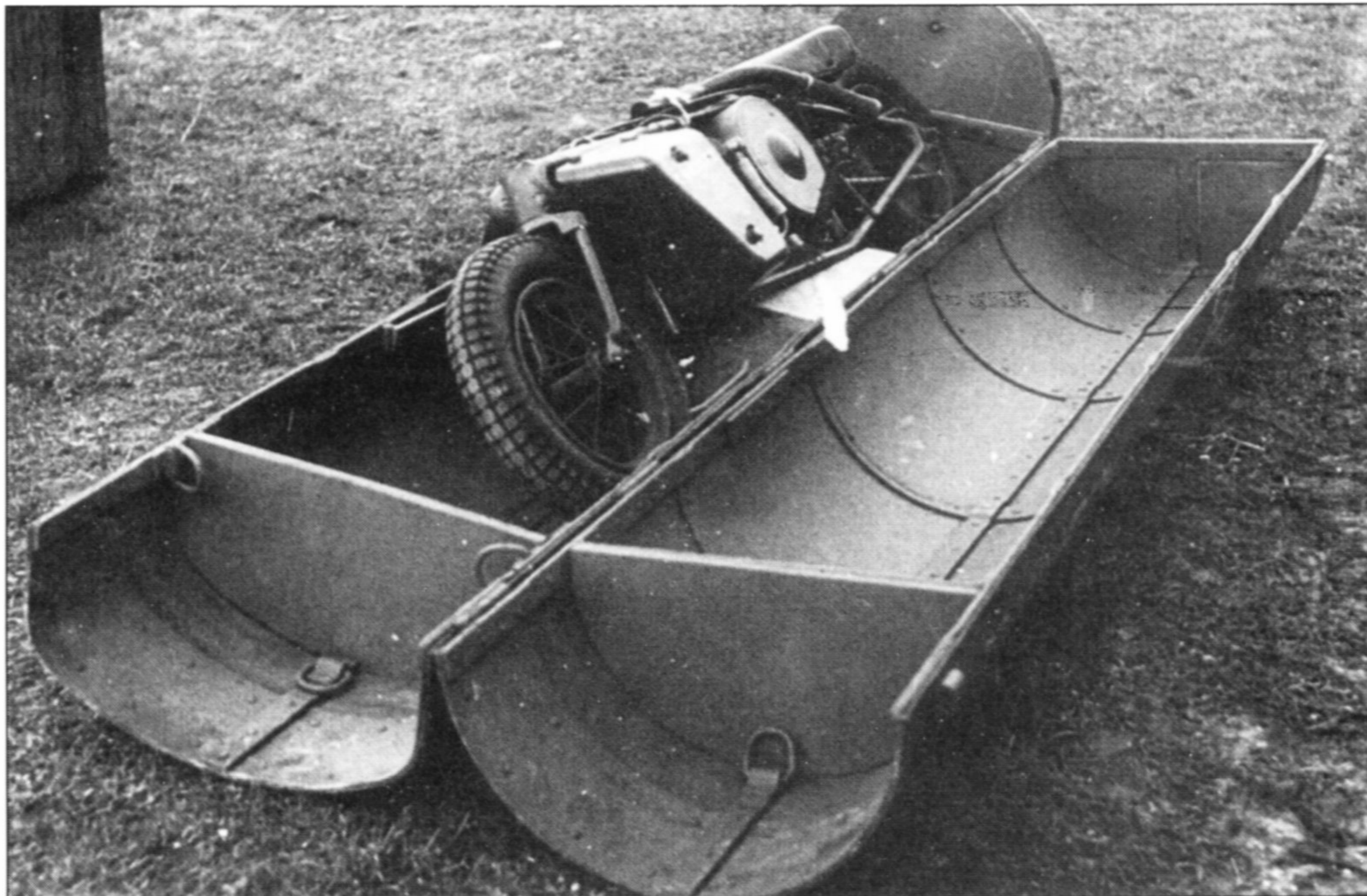


Проволочные заграждения не представляли препятствия для Welbike. Его просто переносили через проволоку.



Хорошо видно насколько миниатюрен Welbike по сравнению с фигурой английского десантника.

Welbike сбрасывали с парашютом, упаковав в цилиндрический контейнер. Диаметр контейнера составлял 38 см.



После приземления десантники доставали Welbike из контейнера...

...и в считанные секунды приводили его в рабочее состояние.





Американские парашютисты использовали мотороллер Cushman. С помощью мотороллера десантники могли быстро достичь точки сбора.



Мотороллер Cushman оснащался одноцилиндровым четырехтактным 244-кубовым двигателем. Машина имела грубую и примитивную конструкцию, но обеспечивала парашютистам высокую мобильность после приземления.

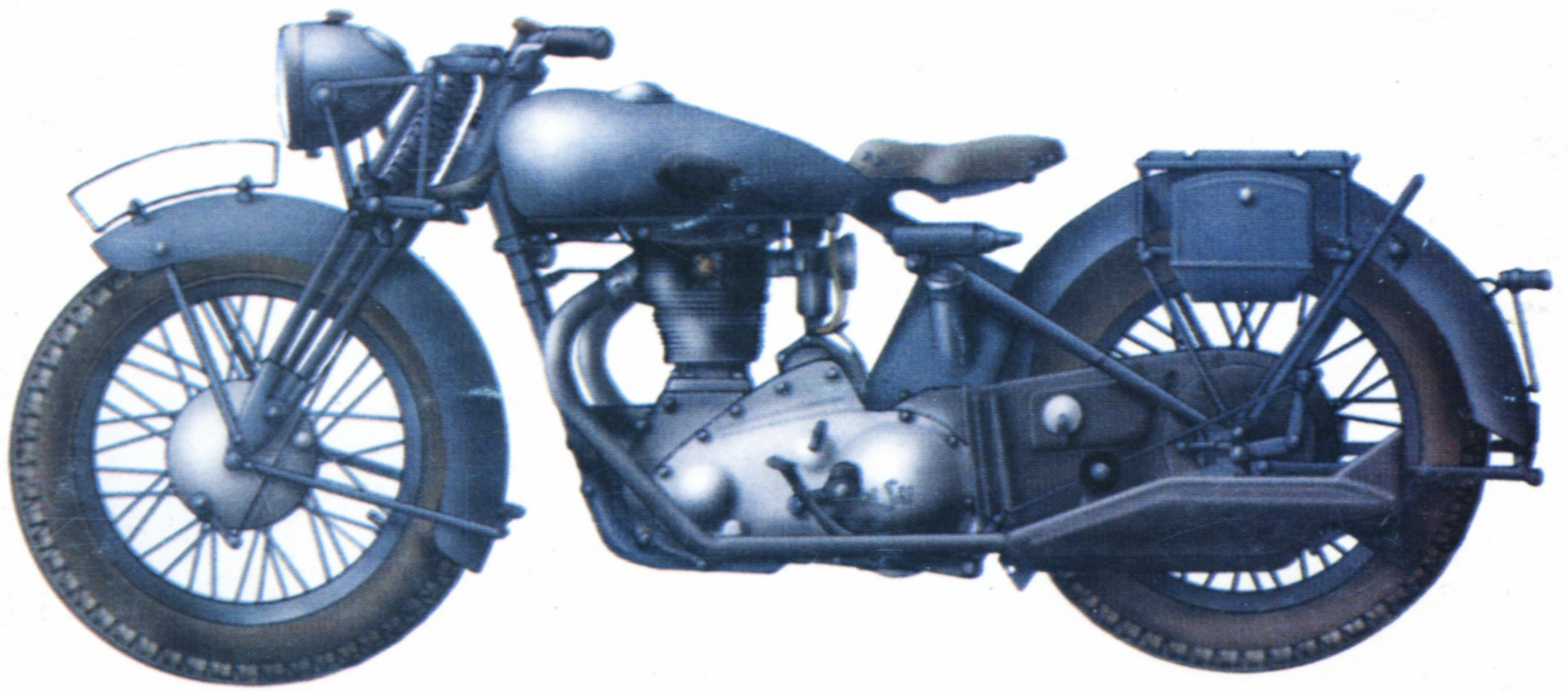
Передняя вилка без рессоры, колесо 6,00x6. Мотороллер Cushman легко собирался после приземления.



Полугусеничный мотоцикл NSV в действии. Машина эксплуатируется в условиях российского бездорожья.



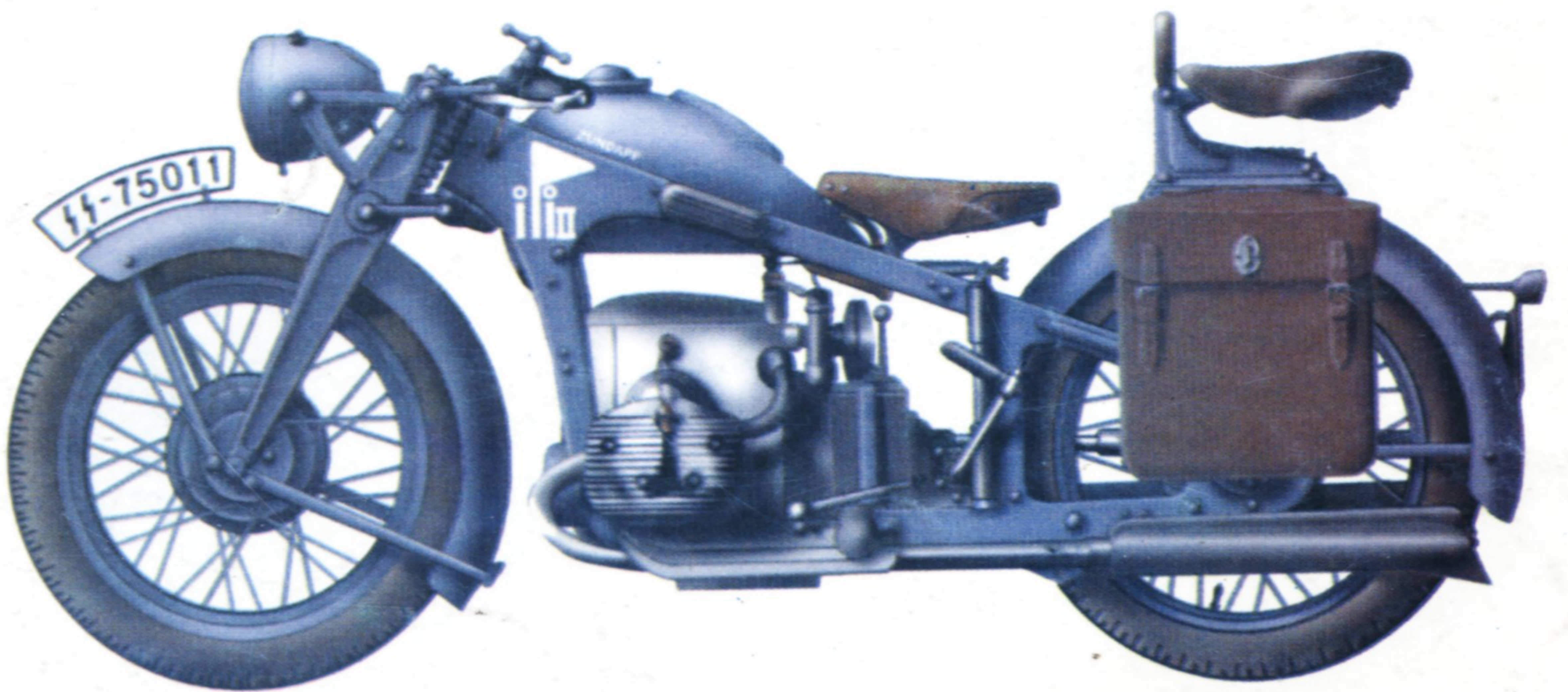
Полугусеничные мотоциклы из парашютной артиллерийской части, Северная Африка.



NCU 601 OSL неизвестной части, Восточный фронт, 1942 г.



Zundarr KS 500 неизвестной части, 1940 г.



Zundarr KS 600 из артиллерийского полка дивизии СС «ЛАН», Харьков, 1943 г.