

УДК 94(47).084.9; ББК 63.3(2)6–7; DOI <https://doi.org/10.21638/11701/spbu19.2019.104>

Е. Д. Твердюкова

ЛЮДИ И МОТОЦИКЛЫ: «ЯВА» КАК ЯВЛЕНИЕ СОВЕТСКОЙ МОТОКУЛЬТУРЫ

Любой советский мальчишка, чье детство пришлось на 1970-е–1980-е гг., в ответе на вопрос, что такое «Ява», скорее всего, без раздумий назвал бы чехословацкий мотоцикл «благородного цвета “бордо”», бока бензобака которого «украшают овальные гедээровские “переводилки” с ликами белокурых фроляйн, к заднему крылу прикручен самодельный брызговик из резинового коврика с тремя катафотами (светоотражателями. – *Е. Т.*), переднюю вилку осеняют две пластмассовые розочки»¹.

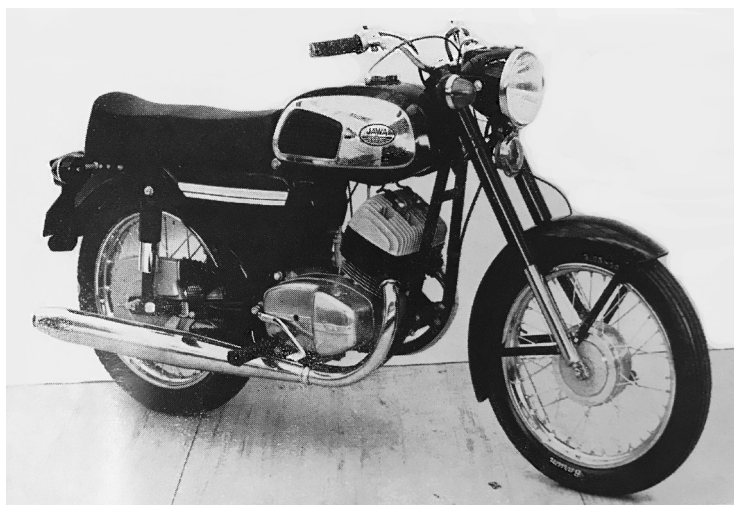
Наименование «Ява» будущему объекту мечтаний советской молодежи дал чешский инженер Франтишек Янчек, использовав первые буквы своей фамилии и марки немецкого мотоцикла «Вандерер», патент на который он приобрел в 1928 г. В 1930-е гг. производственная программа предприятия, располагавшегося в г. Тынец на Сазаве, была весьма скромной: в 1937 г. оно выпустило всего 14 116 машин, а во время Второй мировой войны было перепрофилировано на выпуск военной техники. Первая послевоенная «Ява-250» (в конструкции которой применялись такие новшества как механизм переключения передач, сопряженный с автоматическим включением сцепления, гидравлические амортизаторы и пр.) вызвала сенсацию на выставке в Париже и даже после ряда модернизаций сохраняла чрезвычайную популярность во всем мире. В 1948 г. с конвейера завода сошли 68 тыс. мотоциклов, что позволило расширить их экспорт не только в страны Европы, но и Америки, в том числе в США, Канаду и 14 других государств. В 1958 г. каждый пятый из продаваемых в мире мотоциклов имел марку «Ява»². Клубы «явистов» возникли в ГДР, Голландии, Дании, Италии, Австрии, Франции.

В Советский Союз первые мотоциклы стали поступать из ЧССР в 1946 г., но счет их велся буквально на единицы (в 1949 г., например, было закуплено всего 6 штук). Массовый потребитель нашей страны познакомился с «Явой» только в 1957 г. Тому имелась конкретная причина. В 1955 г. советские мотогонщики впервые заявили о себе

¹ *Приходько М.* Красота... страшная сила // За рулем. 2006. № 1. С. 178.

² Третья пятилетка чехословацких мотоциклостроителей // За рулем. 1961. № 5. С. 27.

на международной арене. Однако их команда среди семи, разыгравших Приз наций, оказалась на последнем месте: ни один из спортсменов, выступавших на мотоциклах отечественного производства, не получил медалей. Более того, их машины вызывали удивление, а порой и насмешки. Поскольку массовое производство мотоциклов в СССР было развернуто на базе вывезенного из Германии по репарациям оборудования, продукция отечественного мотопроста и по внешнему виду, и по техническим характеристикам напоминала довоенные немецкие модели.



*Рис. 1. Мотоцикл Ява.
Фотография из журнала «Чехословацкое мотор-ревью».
1976. № 5*

Почти одновременно с 31-ми международными многодневными соревнованиями, оказавшимися столь неудачными для наших гонщиков, проводилась автомобильно-мотоциклетная выставка в Париже, куда прямо с трассы была доставлена «Ява», принадлежавшая команде Чехословакии, завоевавшей Приз наций. Даже в грязи и потеках масла эта машина привлекала к себе толпы любопытных, хотя рядом стояли, сверкая краской и никелем, новейшие модели западных фирм. На мотоциклах «Ява» и «ЧЗ» («ЧеЗет») на этих соревнованиях выступало 69 гонщиков, из них 31 получил золотые медали, 11 – серебряные и 11 – бронзовые³. После обсуждения в Центральном Комитете ДОСААФ итогов чемпионата были приняты принципиальные решения о поставках из братской страны.

Очень скоро СССР стал одним из ведущих импортеров продукции мотоциклетных заводов Чехословакии, обеспечивая им постоянный рынок сбыта. Если в 1957 г. было ввезено всего 53 мотоцикла, то уже в следующем 1958 г. их количество достигло 12 802 (при том что общий импорт мотоциклов в эти годы составил соответственно 852 и 14 863)⁴. В 1969 г. поставка чехословацких байков в СССР превысила цифру полмиллиона, а в 1976 г. на юбилейной выставке внешнеторгового объединения «Мотоков», которое выступало основным экспортером машин и комплектующих

³ Советским мотоциклистам – современную технику // За рулем. 1956. № 12. С. 1–2.

⁴ Внешняя торговля СССР за 1958 год: стат. обзор. М., 1959. С. 29, 102. – В Чехословакии закупались также мотоциклы «ЧеЗет», но они не стали реальными конкурентами «Явы»: во-первых, объемы поставок были существенно ниже и осуществлялись со значительными временными перерывами; во-вторых, фирма «ЧеЗет» гораздо более была известна производством спортивных мотоциклов, предназначенных для мотокроссов.

к ним, состоялась символическая передача советским мотолюбителям миллионного мотоцикла «Ява»⁵.

В условиях дефицита автомобилей⁶ относительно доступные по цене мотоциклы (650–700 новых, после денежной реформы 1961 г., рублей) стали популярным транспортным средством, пригодным и для дальних путешествий, и для семейных (при наличии мотоколяски) выездов на дачу. В фильме «Взрослые дети» (1961 г.) герой А. Демьяненко потратил на мотоцикл все деньги, выданные тещей на покупку серванта. Закатывая его в комнату малогабаритной «двушки», счастливый обладатель восторженно описывал достоинства чудо-техники: «Я его как только увидел, у меня все оборвалось в груди. «Ява», двухцилиндровый, моноблок. Это же бывает один раз в жизни... А объем у него 350 кубов».

Практически сразу мотоцикл приобрел статус остромодной вещи, современного атрибута городской жизни. Его популяризации способствовала советская эстрада. В песне, авторство которой приписывают Я. Френкелю, были такие слова: «Хочешь посмотреть белый свет, можешь взять на поезд билет, можешь выбрать пароход, самолет и такси, только... лучше «Явы» средства не найти». Однако ради справедливости надо сказать, что наибольшее распространение марка получила именно в городах. Как отмечал один из создателей легендарной послевоенной модели «Явы» Й. Йозиф, этот мотоцикл предназначался преимущественно для хороших дорог, для трудных же условий, по его словам, в СССР имелись собственные ИЖи.

Проблема была в том, что советские мотоциклы были хорошо приспособлены к бездорожью и климатическим перепадам, но уступали зарубежным аналогам в эстетике и качестве отдельных комплектующих, а также мощности двигателя и максимальной скорости. При аттестации качества продукции мотозаводов в 1972–1974 гг. высшей категории (с присвоением Знака качества) были удостоены только две отечественные модели мотоциклов Ижевского машиностроительного завода (Иж-Планета-3 и Иж-Юпитер-3), остальным была присвоена первая категория⁷. У «Явы» изящный внешний вид сочетался с рациональным конструктивным решением узлов и механизмов.

В отличие от автомобилей, на которые существовала в СССР предварительная запись, мотоциклы «Ява» можно было приобрести в открытой продаже. Изначально, правда, они продавались только в десяти городах, где были созданы мастерские по их гарантийному ремонту. Потребитель мог предъявить претензии к качеству мотоцикла в течение шести месяцев со дня покупки или до истечения пробега в 6 тыс. километров. В 1967 г. в нашей стране работали уже 23 гарантийные мастерские, в которых можно

⁵ Григорьев М. Две грани одного слета // За рулем. 1976. № 10. С. 36.

⁶ Проблемы труднодоступности легковых машин потребителям были присущи для всех стран социалистического блока, в том числе для Чехословакии, что дало повод исследователям говорить о существовании лишь «умозрительного народного автомобиля»: Fava V. The elusive people's car: Imagined automobility and productive practices along the «Czechoslovak Road to socialism» (1945–1968) // The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc. Ed. by L. N. Siegelbaum. N.Y.: Cornell Univ. Press, 2011. P. 17–29.

⁷ Справка о производстве товаров культурно-бытового назначения и хозяйственного обихода // Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 9527. Комитет народного контроля СССР. Контрольная палата СССР. Оп. 1. Д. 4350. Л. 156.

было отремонтировать чехословацкую технику. Позднее список городов, где открылись магазины для продажи мотоциклов «Ява» и запчастей к ним, еще более расширился, но все равно ограничивался европейской частью страны, так что самый популярный в СССР журнал авто- и мотолюбителей «За рулем» предупреждал читателей о нецелесообразности приобретения «Явы» в отдаленных районах⁸.

Тем не менее желающих стать обладателями вишнево-хромированного красавца было достаточно много. Поэтому им приходилось устраивать дежурство в магазинах, налаживать связи с работниками торговли и фирм-перевозчиков, которые могли поспособствовать покупке. Подобные услуги оказывались, как правило, не бескорыстно, и могли привести посредника на скамью подсудимых. Но спрос рождал предложение, о чем свидетельствовали материалы уголовных дел. Так, в апреле 1970 г. товарищеским судом Ленкомиссионторга рассматривалось дело продавца К., обвиняемого в коммерческом посредничестве (за 85 руб.) в приобретении мотоцикла «Ява-350» семейной паре из Краснодарского края. Шофер Ленинградского таксомоторного парка Г. был приговорен к лишению свободы на три года за четыре установленных эпизода «помощи» в приобретении мотоциклов «Ява-350» жителям Красноярска, Тюмени, Дербента, с получением с каждого из них по 50 руб. В ленинградской прокуратуре находилось также на расследовании уголовное дело по фактам продажи мотоциклов за взятки (10–30 руб.) директором одного из магазинов Ленспортторга М.⁹

Совершенно не удивительно, что отсутствие магазина запчастей не останавливало жителей провинциальных городов в их желании стать обладателем заграничного и почти что капиталистического чудо-аппарата. Советские мотолюбители обычно прекрасно разбирались в технике, вплоть до того, что могли в домашних условиях перебрать двигатель. В СССР издавалось множество пособий, рассказывающих об устройстве и ремонте мотоциклов, в том числе «Явы», причем на русском языке. И хотя согласно социологическим опросам большинству владельцев индивидуальных транспортных средств нравилось или даже очень нравилось самим заниматься ремонтом, по словам начальника конструкторского бюро одного из машиностроительных заводов, отсутствие системы техобслуживания в значительной степени уменьшало «тягу» к отечественным мотоциклам. Как ни странно, детали и комплектующие к ним купить было труднее, чем для «Явы»¹⁰. В денежном выражении поставки запчастей к «Яве» составляли около 30 % стоимости закупувавшихся в Чехословакии комплектных мотоциклов. Причем поступали они не только на 16 баз розничной торговли. Любой советский гражданин мог заказать необходимые ему детали по почте.

Это не значит, конечно, что владельцы «Явы» не испытывали никаких проблем. После реорганизации в конце 1950-х гг. Посылторга из общесоюзного в республиканский главк (попытка приблизить руководство к местным нуждам являлись одним из направлений реформ хрущевской эпохи), он стал обслуживать только жителей РСФСР. Возможность дистанционного заказа деталей для жителей других республик

⁸ Где купить «Яву» // За рулем. 1976. № 4. С. 35.

⁹ О коммерческом посредничестве продавца магазина № 25 Ленкомиссионторга К. и шофера грузового транспорта Г. // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее – ЦГА СПб). Ф. 8975. Прокуратура Санкт-Петербурга. Оп. 5. Д. 545. Л. 7, 16.

¹⁰ Умняшкин В. И надежность, и скорость // За рулем. 1967. № 2. С. 15.

появилась только после воссоздания в 1965 г. союзного Министерства торговли и организации республиканских баз посылочной торговли. Но головным предприятием, рассылающим запчасти к мотоциклам, оставалась Московская специализированная база Роспосылторга, не располагавшая необходимым оборудованием и складскими площадями. Так что жителям небольших городов неизбежно приходилось решать проблему дефицита.

В читательской почте газеты «Советская торговля» неоднократно оказывались письма с жалобами на отказы Московской базы выслать необходимые запчасти к «Яве»¹¹. Многочисленность таких жалоб явилась причиной проверки организации посылочной торговли запчастями к автомотовелотехнике, проведенной в 1984 г. сотрудниками Комиссии государственного контроля. В справке, подготовленной по ее итогам, отмечалось, что на Московской специализированной базе количество неисполненных заказов на запчасти к импортным мотоциклам только за январь-апрель 1983 г. выросло с 93 тыс. до 113 тыс. Для их исполнения потребовалось бы почти 5 месяцев работы. Причиной сложившейся ситуации контролеры назвали то, что база в своих заявках не предусмотрела более половины (до 600 наименований) запчастей для мотоциклов иностранного производства¹². То есть причиной неудовлетворенного спроса служила нераспорядительность торговых работников, ряд которых по окончании проверки был подвергнут дисциплинарным взысканиям.

Впрочем, производители «Явы» постоянно совершенствовали конструкцию мотоцикла. Поскольку СССР являлся крупнейшим заказчиком, завод при разработке моделей ориентировался на требования советских мотолюбителей, среди которых, по словам главного конструктора завода Я. Крживки, выделялись надежность, высокая проходимость, минимальный уход, простота в обслуживании и ремонте¹³. На дорогах Советского Союза можно было встретить мотоциклы «Ява» с пробегом более 100 000 км, что доказывало их высокую надежность¹⁴. С точки зрения мотопроизводителей, СССР превратился в своего рода огромный испытательный полигон, где бесчисленные водители-любители проверяли в самых разнообразных условиях качество марки¹⁵.

С чем братья-чехословаки не могли помочь, так это с организацией мест хранения мотоциклов. В крупных городах иметь гараж для «железного коня» для многих было непозволительной роскошью. Обычных стоянок не хватало¹⁶. Владелец «Явы» А. Мишук писал в редакцию журнала «За рулем», что, проживая в высотном доме,

¹¹ О характере читательской почты, поступившей в редакцию газеты «Советская торговля» // ГАРФ. Ф. 5446. Совет Министров СССР. Оп. 142. Д. 1103. Л. 61.

¹² Справка по итогам проверки Роспосылторга Минторга РСФСР по организации посылочной торговли запасными частями к автомотовелотехнике // ГАРФ. Ф. 9527. Комитет народного контроля СССР. Контрольная палата СССР. Оп. 1. Д. 8296. Л. 6.

¹³ Разговор о новой «Яве» // За рулем. 1973. № 12. С. 30.

¹⁴ Совков В. А. Мотоциклы «Ява». М., 1969. С. 3.

¹⁵ Мотоцикл, удовлетворяющий все ваши требования // Чехословацкое мотор-ревю. 1976. № 5. С. 14.

¹⁶ Подробнее о реалиях советского внутригородского транспортного планирования см.: Hess D. B. Transport in mikrorayons: Accessibility and proximity to centrally planned residential districts during the socialist era, 1957–1989 // Journal of Planning History. 2018. Vol. 17 (3). P. 184–204.

каждую зиму вынужден затаскивать мотоцикл (который весил 155 кг!) на шестой этаж, поскольку вокруг на десять километров не имелось ни одной стоянки¹⁷. Даже в начале 1990-х гг. владельцы держали мотоцикл кто на балконе, кто – в комнате, а некоторые – даже на кухне. Среди моих знакомых было два молодых человека, принадлежавших совершенно разным социальным кругам (один – профессиональный водитель, другой – студент университета), но обладавших одной общей чертой – в квартире у каждого из них (у первого – в особняке XIX в. на улице Декабристов, у второго – в новостройке в Купчино) стояло по две «Явы».

Таким образом, пополнению рядов мотолюбителей не могли помешать ни трудности с покупкой, ни с техническим обеспечением, ни с хранением техники. По состоянию на 1 января 1979 г. обеспеченность индивидуальными мототранспортными средствами составляла 17,7 штук на 100 семей, по дорогам страны бегали 13 684 тыс. мотоциклов и мотороллеров (со средним сроком службы 15 лет), и практически каждый десятый из них – «Ява»¹⁸. В середине 1970-х гг. доля марки в общем экспорте чехословацкого мотостроения превышала 80 %, причем 90 % мотоциклов направлялись в Советский Союз¹⁹. В 1980 г. СССР закупил у Чехословакии 102 567 мотоциклов на 49 243 тыс. руб. (из 102 775 мотоциклов, импортированных в СССР). В 1981 г. все из поступивших в нашу страну мотоциклов (84 928 штук на 44 033 тыс. руб.) были ввезены из Чехословакии²⁰. Та же тенденция сохранялась до конца существования СССР. В 1989 г. импорт мотоциклов составил 63 764 штуки на 45 537 тыс. руб., в 1990 г. – 65 394 штуки на 48 180 тыс. руб., в том числе из Чехословакии соответственно 63 740 штук на 45 459 тыс. руб. и 65 025 штук на 47 369 тыс. руб.²¹ С учетом того, что к этому времени прекратились поставки «ЧЗ», практически все мотоциклы иностранного производства, колесившие по просторам нашей страны на рубеже 1980-х–1990-х гг., были выпущены в г. Тынец на Сазаве.

В массовой «моторизации» населения в СССР социологи находили множество позитивных черт. По их мнению, она порождала специфические формы общения между людьми, в ходе которых проявлялся коллективизм, завязывались групповые неформальные связи и развивалась общность интересов на базе кооперативных гаражей, туристских и спортивных организаций. Такие коллективистские тенденции, считавшиеся неотъемлемой частью советского образа жизни, рекомендовалось всемерно поощрять. Как позитивное явление отмечалось повышение технической культуры населения, ведущее к «значительному укреплению» обороноспособности страны. Признавалось также, что приобретение личного транспортного средства оптимизирует структуру внерабочего времени трудящихся путем вовлечения их в активный отдых²².

Поэтому сообщества мотоциклистов в 1960-е–1970-е гг. получали поддержку со стороны ДОСААФ и средств массовой информации. В частности, с 1971 г. проводились

¹⁷ Читательская конференция // За рулем. 1966. № 9. С. 29.

¹⁸ Нормативные показатели рационального потребления товаров по потребительским комплексам (предварительный вариант). М., 1978. С. 33.

¹⁹ Мотоцикл, удовлетворяющий все ваши требования // Чехословацкое мотор-ревю. 1976. № 5. С. 12.

²⁰ Внешняя торговля СССР в 1981 г.: Стат. сборник. М., 1982. С. 37, 186.

²¹ Внешние экономические связи СССР: Стат. сборник. М., 1991. С. 41, 193.

²² Проанализировать обеспеченность... С. 23–24.

ежегодные Слеты любителей «Явы», привлекавшие со временем все больше участников. Если на первый слет в Одессу приехало 10 команд, то на шестой в Киев – уже 25²³.

Однако к концу 1970-х гг. в движении мотоциклистов стали проявляться новые черты. Со вводом в 1970-е гг. в строй автозаводов, чья производственная программа была рассчитана на удовлетворение в первую очередь спроса обычных советских граждан, в городах на мотоциклы пересела молодежь. Для нее мотоцикл перестал быть просто средством передвижения, «работягой», предназначенным для ежедневных поездок «по делам». «Ява», как никакой другой мотоцикл из доступных в СССР, подходила на роль модного атрибута, показателя крутости, мечты тинейджера, выгодно выделяясь большей скоростью, маневренностью и спортивным внешним видом.

В середине 1980-х гг. мотоцикл для городской молодежи стал символом свободы, перемен и новых возможностей, что привело к появлению особой мотоциклетной субкультуры, которая в условиях «перестройки» все более начала приобретать характер протестной. Неформальные объединения мотоциклистов у нас в стране получили название «рокеры» в силу увлечения значительной части молодых людей рок-музыкой и стилем жизни западных рок-звезд. Считается, что движение «рокеров» зародилось в конце 1940-х гг. в США, затем получило распространение в Европе. По мнению Т. Хойнбера:

Их главный опознавательный атрибут все-таки мотоцикл. Да, он для них имеет жизненно важный смысл. С ним (чаще всего это тяжелая «Хонда» или «Харлей Дэвидсон»...) они не расстаются. Каждый из них чувствует себя королем, когда рвет машину с места и, медленно выжимая сцепление, уносится, окунаясь в виражи так, что сила тяжести вдавлиывает его в асфальт. Пленники скорости, рокеры, на пределе физических возможностей выжимают из мотора все, на что он рассчитан, обретая при этом свою «свободу»²⁴.

В работах, посвященных молодежным движениям в нашей стране, высказывалось мнение, что главным «центром», вокруг которого формировался субкультурный интерес «рокеров», являлась музыка, а не дорогой и малодоступный мотоцикл²⁵. Это мнение представляется ошибочным. В жизни советских «рокеров», как и на Западе, мотоцикл имел особое смысловое значение, определявшее образ жизни, и становившееся своеобразным ключом для групповой идентификации.

Самой модной моделью в этот период была «Ява-368», выпуск которой начался в 1984 г. Она имела двухтактный двухцилиндровый двигатель объемом в 343 куб. см и мощностью в 26 лошадиных сил, что позволяло ей разогнаться до 120 км/час. Эта «Ява», несмотря на высокую стоимость (около тысячи рублей), стала символом «рокерского» движения, что получило отражение в текстах культовых рок-групп.

Дмитрий Степанович с супругою Клавою
В Кунцево жили на маленькой улочке.

²³ Ковриженко Е. Было десять – стало двадцать пять: К итогам очередного Слета друзей «Явы» // За рулем. 1977. № 10. С. 33.

²⁴ Хойнбер Т. Вызов неприкаянных. М., 1990. С. 12–13.

²⁵ Лучинкина А. Л. Самоорганизация молодежи в советский и постсоветский периоды в протестные молодежные субкультуры: сравнительный анализ // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2013. № 2. С. 102.

Спать отправлялись в начале десятого,
На ночь откушав кефира и булочек...
Но как-то под утро, четвертого мая,
Лязг за окном, какафония адская,
Явы, ЧеЗеты, и все без глушителей
Свозят ребят на тусовку в Крылатское.
Черные краги шипами проклепаны,
Шлемы огромные с флагом Америки.
«Рокеры!» – выдохнул Дмитрий Степанович,
На пол валясь в предынфарктной истерике...

Движение «рокеров» не случайно считалось в СССР асоциальным²⁶. Мощные машины, в «боевом порядке» носившиеся с оглушительным ревом по городским улицам, в том числе по ночам, вызывали не просто недовольство, а даже страх обывателей:

Город спит. И вдруг откуда-то издали доносится сначала еле слышный, но неуклонно нарастающий гул. Посты наблюдения, расположенные в районе площади Победы, доложили, что из аэропорта в город следует группа в 250–300 мотоциклистов. Гул приближался, постепенно заполняя все пространство между домами. Они шли неупорядоченной колонной, занимая почти всю ширину проезжей части проспекта. Редкие водители в испуге сворачивали в боковые улицы или вылетали на тротуар. Остановить колонну и думать было нечего. Десятки другой секунд – и вся армада мотоциклистов направляется в сторону Дворцовой площади... При малейшей попытке задержать этих лихих наездников они мгновенно бросались в разные стороны, перепрыгивая на мотоциклах через бордюры, газоны, и исчезали с грохотом в проходные дворы, чтобы минут через 20–30 оказаться в нескольких километрах и начать все сначала²⁷.

Жители заваливали жалобами на ночных гонщиков партийные и советские организации, сотрудники ГАИ устраивали засады на городских магистралях. Но, как выяснилось в ходе социологического опроса ленинградских «рокеров», подавляющее их большинство оказались нормальными ребятами 16–18 лет, страстно влюбленными в мотоцикл, в скорость. Их манили ночной город, ощущение свободы. Неоправданный риск в мотогонках, оканчивавшихся порой трагически, обуславливался в основном желанием самоутвердиться в кругу сверстников, присущим молодежной среде. По статистическим данным, у мотоциклистов риск погибнуть в аварии был в 12 раз больше, чем у водителя автомобиля²⁸. Протест же проявлялся в стремлении сломать социальные рамки, порвать с обывательской средой, преодолеть формальные запреты. Мотоцикл давал эту возможность – ветер в ушах, подружка сзади (редкая девчонка могла отказаться проехаться на «Яве»), азарт ночных «покатушек».

²⁶ Интересно, что восприятие байкерского движения как противоправного весьма характерно и для Западной культуры, в том числе в наши дни. См., например: *Brandon P. B. S., Eter G. W. Psychological and cultural aspects of outlaw motorcycle gang members // Journal of Gang Research. 2011. Vol. 19 (1). P. 21–36; Quinn J. F., Forsyth C. J. The Tools, Tactics, and Mentality of Outlaw Biker Wars // American Journal of Criminal Justice. 2011. Vol. 36 (3). P. 216–230.*

²⁷ *Лиль В. К рокерам // За рулем. 1990. № 1. С. 3–4.*

²⁸ *Если взглянуть со стороны // За рулем. 1972. № 2. С. 27.*

Общая численность «рокеров» в Ленинграде оценивалась в 25–30 тыс. чел., около 20–25 % из них оказались выходцами из неполных или неблагополучных семей, но лишь немногие состояли на учете в милиции или имели судимость. Что действительно рассматривалось властями как проблема, так это отсутствие более чем у половины участников ночных заездов водительского удостоверения. Для ее решения привлекались члены клуба автомототуристов Ленинграда, которые стали приглашать «рокеров» для участия в соревнованиях по многоборью на первенство города. Если молодые люди демонстрировали навыки, позволявшие им занять место в первой половине турнирной таблицы, представители ГАИ официально засчитывали им сдачу экзамена по вождению, им оставалось лишь сдать теорию (правила дорожного движения)²⁹.

Как любая субкультура, движение «рокеров» в нашей стране имело свой символ (мотоцикл), высокую степень ритуализации (требовавшей следовать специальным приметам, согласно которым, например, нельзя было класть шлем на сиденье мотоцикла или ронять его на землю). Будучи предметом особо символичным, «Ява» обрела мифами и легендами. В каждом городе непременно существовал «несчастливый» мотоцикл этой марки, несколько (иногда 10–12) владельцев которого окончили жизнь, будучи за рулем. В местных сообществах распространен был сюжет о девушке, опечаленной смертью своего друга и на большой скорости сорвавшейся на мотоцикле с обрыва, после чего по дорогам стала колесить «черная «Ява» в алой крови». Мне рассказывали трагикомический случай, произошедший в Луге («на углу Кингисеппа и Володарского»). Накануне призыва в армию два приятеля, уже изрядно подогретые алкоголем, на «Яве» влетели в самосвал. Водитель остался лежать в искореженной груди металла, а пассажир бесследно исчез. Мистическая история вскоре разрешилась. Сила удара была такова, что под ее воздействием незадачливый «рекрут» в буквальном смысле улетел в открытое по случаю теплой майской погоды окно квартиры, располагавшейся на втором этаже дома напротив³⁰.

Безусловно, движение «рокеров» было менее формализованным, нежели сформировавшееся в 1990-е гг. движение «байкеров». Они не были обязаны носить эмблему клуба³¹ (владелец «Явы» мог быть одет как в модную «дутую» или джинсовую куртку и кроссовки, так и в ватник и кирзовые сапоги), не платили членских взносов. Но весьма показательным, что будущие «байкеры» (в том числе основатель старейшего в России клуба «Ночные волки» Александр «Хирург» Залдостанов) ездили на «Явах».

В начале 1990-х гг. с развалом социалистического лагеря и Совета экономической взаимопомощи, перехода на расчеты в свободно-конвертируемой валюте, оказалось, что способных заплатить тысячу долларов за «Яву» в кризисной России немного. Те же, кто имел такие деньги, предпочитал культовый мотоцикл американской (под-

²⁹ Чертилин В. И. Автомототуристы Ленинграда перешагнули полувековой юбилей // Вестник Национальной академии туризма. 2010. № 2. С. 46.

³⁰ Я благодарю доктора исторических наук В. В. Лапина, рассказавшего мне эту историю.

³¹ О важности соблюдения символики и исповедования ценностей представителями различных мото клубов см.: *Quinn J. F.; Forsyth C. J. Leathers and rolexs: The symbolism and values of the motorcycle club // Deviant Behavior. 2009. Vol. 30 (3). P. 235–265.* – О псевдо-девиантной субкультуре так называемых «новых байкеров» и о том, почему они используют символику и ритуалы байкеров «вне закона», см.: *Thompson W. E. Pseudo-deviance and the «new biker» subculture: Hogs, blogs, leathers, and lattes // Deviant Behavior. 2009. Vol. 30 (1). P. 89–114.*

линно капиталистической) культуры – «Харлей». Это обернулось для чешских мотоциклов жесточайшим кризисом сбыта, поскольку их продукция к этому времени начала серьезно отставать от мирового уровня, и бывшего главного экспортера заменить оказалось нечем.

В современной социологии говорят об индивидуальных транспортных средствах не только как о предметах потребления, но и как о вещах, которые преобразуют жизнь человека, придавая ей больший динамизм и мобильность³². Это в полной мере присуще и мотоциклам. Но только «Ява» стала в СССР культовым явлением. По сути ее история – история послевоенного советского мотодвижения. Мотоцикл в СССР в 1950-е – 1970-е гг. выполнял функцию преимущественно транспортного средства, альтернативного малодоступному автомобилю, а также спортивно-туристического предмета снаряжения. В 1980-е гг. быть «рокером» означало быть бунтарем и «неформалом» (хотя на самом деле это далеко не всегда соответствовало истине). В 1990-е гг. «рокеры» исчезли из нашей жизни, оставшись в коллективной памяти плохими парнями на «Явах», что является, скорее, следствием мифологизации общественного сознания, нежели отражением действительности. Реальная их история пока еще не написана.

Информация о статье

Автор: Твердюкова, Елена Дмитриевна – доктор исторических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия, e.tverdyukova@spbu.ru, OrcID <http://orcid.org/0000-0003-4415-2279>; ScopusID 57188751180; SPIN-код 3731-5808; AuthorID 449164

Заголовок: Люди и мотоциклы: «Ява» как явление советской мотокультуры

Резюме: Статья посвящена истории мотоцикла «Ява» как культовой для советских мотолюбителей вещи. Автор выделяет два этапа в развитии отечественного послевоенного мотодвижения. В 1950-е–1970-е гг. в условиях дефицита автомобилей в СССР мотоциклы стали популярным транспортным средством, пригодным для дальних путешествий и для семейных выездов на дачу. В этот период мотоциклы чехословацкого производства завоевали популярность среди населения, поскольку выгодно отличались от продукции отечественной мотоциклетной промышленности и по внешнему виду, и по техническим характеристикам. Популярности модели «Ява» способствовали упрощенные условия покупки (без предварительной записи) и обслуживания (создавалась сеть гарантийных мастерских, а запасные части можно было заказать по почте). Вместе с тем в статье отмечаются трудности, с которыми сталкивались советские мотолюбители: дефицит как самих мотоциклов, так и их комплектующих, нехватка оборудованных мест для стоянки. К началу 1980-х гг. в советских городах «Ява» стала не только основным средством передвижения для молодежи, но и модным атрибутом. В годы «перестройки» мотоцикл был для молодого поколения символом свободы, перемен и новых возможностей, что привело к появлению движения «рокеров». Автор показывает, что это движение имело основные признаки субкультуры (символы, ритуалы, фольклор). Быть «рокером» в СССР означало быть «неформалом», но движение в целом не носило открыто противоправного характера. Протест большинства его участников проявлялся в стремлении сломать социальные рамки, порвать с обывательской средой, преодолеть формальные запреты. «Ява», выделяясь скоростными характеристиками, маневренностью и спортивным внешним видом, подходила для этой роли как никакой другой мотоцикл из доступных советской молодежи.

Ключевые слова: мотоцикл, «Ява», советская мотокультура, субкультура, «рокеры»

Литература, использованная в статье:

Лучинкина, Анна Леонидовна. Самоорганизация молодежи в советский и постсоветский периоды в протестные молодежные субкультуры // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2013. № 2. С. 99–107.

³² Urry J., Sheller M. The City and the Car // International Journal of Urban and Regional Research. 2000. Vol. 24 (4). P. 737–757; Singh D. Z. Cities, practices, and representations in motion: Notes for a cultural analysis of mobility as an urban experience // Tempo Social. 2018. Vol. 30 (2). P. 35–54.

- Совков, Валентин Анатольевич. Мотоциклы «Ява». Москва: Машиностроение, 1969. 246 с.
- Хойнбер, Томас. Вызов неприкаянных: Модные волны и молодежные течения – теды, хиппи, панки, рокеры – в западном мире. Москва: Молодая гвардия, 1990. 301 с.
- Чертилин, Владимир Иванович. Автомотористы Ленинграда перешагнули полувековой юбилей // Вестник Национальной академии туризма. 2010. № 2. С. 45–47.
- Brandon, Prenger; Etter, Gregg. Psychological and cultural aspects of outlaw motorcycle gang members // *Journal of Gang Research*. 2011. Vol. 19 (1). P. 21–36.
- Fava, Valentina. The elusive people's car: Imagined automobility and productive practices along the «Czechoslovak Road to socialism» (1945–1968) // *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc* / Ed. by L. H. Siegelbaum. New York: Cornell Univ. Press, 2011. P. 17–29.
- Hess, Daniel Baldwin. Transport in mikrorayons: Accessibility and proximity to centrally planned residential districts during the socialist era, 1957–1989 // *Journal of Planning History*. 2018. Vol. 17 (3). P. 184–204.
- Quinn, James; Forsyth, Craig. Leathers and rolexs: The symbolism and values of the motorcycle club // *Deviant Behavior*. 2009. Vol. 30 (3). P. 235–265.
- Quinn, James; Forsyth, Craig. The Tools, Tactics, and Mentality of Outlaw Biker Wars // *American Journal of Criminal Justice*. 2011. Vol. 36 (3). P. 216–230.
- Singh, Dhan Zunino. Cities, practices, and representations in motion: Notes for a cultural analysis of mobility as an urban experience // *Tempo Social*. 2018. Vol. 30 (2). P. 35–54.
- Thompson, William. Pseudo-deviance and the “new biker” subculture: Hogs, blogs, leathers, and lattes // *Deviant Behavior*. 2009. Vol. 30 (1). P. 89–114.
- Urry, John; Sheller, Mimi. The City and the Car // *International Journal of Urban and Regional Research*. 2000. Vol. 24 (4). P. 737–757.

Information about the article

Author: Tverdyukova, Elena Dmitrievna – Doctor in History, Professor, Saint-Petersburg State University, Saint-Petersburg, Russia, e.tverdyukova@spbu.ru; OrcID <http://orcid.org/0000-0003-4415-2279>; Scopus ID 57188751180; SPIN-cod 3731-5808; AuthorID 449164

Title: People and motorcycles: Java as phenomenon of the Soviet motor-culture

Summary: Article is devoted to history of the Java motorcycle as thing, cult for Soviet motor-fans. The author allocates two stages in development of the domestic post-war motor-movement. In 1950–1970 in the conditions of deficiency of cars in the USSR motorcycles became the popular vehicle suitable for distant travel and for family departures to the dacha. During this period motorcycles of Czechoslovak production won popularity among the population as favourably differed from products of the domestic motorcycle industry both on appearance, and on technical characteristics. The popularity of the Java model was promoted by the simplified purchase conditions (without making an appointment) and service (the network of guarantee workshops was created, and spare parts could be ordered by post). At the same time in article difficulties which the Soviet motor-fans met are noted: deficiency of both motorcycles, and their accessories, the shortage of the equipped places for the parking. By the beginning of the 1980th in the Soviet cities Java became not only the main vehicle for youth, but also fashionable attribute. In the years of «perestroika» the motorcycle was for the younger generation a symbol of freedom, changes and new opportunities that led to emergence of the movement of «rockers». The author shows that this movement had the main signs of subculture (symbols, rituals, folklore). To be «rocker» in the USSR meant to be «nonconformist», but the movement in general had no openly illegal character. The protest of most of its participants was shown in the aspiration to break a social framework, to tear with the narrow-minded environment, to overcome the formal bans. Java, being allocated with high-speed characteristics, maneuverability and sports appearance, was suitable for this role as any other motorcycle from available to the Soviet youth.

Keywords: motorcycle, Java, Soviet motor-culture, subculture, «rockers»

References:

- Brandon, Prenger; Etter, Gregg. Psychological and cultural aspects of outlaw motorcycle gang members, in *Journal of Gang Research*. 2011. Vol. 19(1). Pp. 21–36.
- Chertilin, Vladimir Ivanovich. Avtomototuristy Leningrada pereshagnuli poluvekovoy jubiley [Automotor-tourists of Leningrad stepped over semicentennial anniversary], in *Vestnik nacional'noy akademii turizma*. 2010. No. 2. Pp. 45–47. (in Russian).

- Fava, Valentina. The elusive people's car: Imagined automobility and productive practices along the «Czechoslovak Road to socialism» (1945–1968), in *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*. L. H. Siegelbaum (Ed.). New York: Cornell Univ. Press, 2011. Pp. 17–29.
- Hess, Daniel Baldwin. Transport in mikrorayons: Accessibility and proximity to centrally planned residential districts during the socialist era, 1957–1989, in *Journal of Planning History*. 2018. Vol. 17(3). Pp. 184–204.
- Hoynber, Thomas. *Vyzov neprikayannyh: Modnye volny i molodezhnyie techeniya – tedy, hippy, panki, rokery – v zapadnom mire* [*Call of restless: Fashionable waves and youth currents – thetas, hippie, punks, rockers – in the Western world*]. Moscow: Young Guard Publ., 1990. 301 p. (in Russian).
- Luchinkina, Anna Leonidovna. Samoorganizaciya molodezhi v sovetskiy i postsovetskiy periody v protestnyie molodezhnyie subkul'tury [Self-organization of youth during the Soviet and Post-Soviet periods in protest youth subcultures], in *Monitoring obshhestvennogo mneniya: ekonomicheskiye i social'nyie izmeneniya*. 2013. No. 2. Pp. 99–107. (in Russian).
- Quinn, James; Forsyth, Craig. Leathers and rolexs: The symbolism and values of the motorcycle club, in *Deviant Behavior*. 2009. Vol. 30 (3). Pp. 235–265.
- Quinn, James; Forsyth, Craig. The Tools, Tactics, and Mentality of Outlaw Biker Wars, in *American Journal of Criminal Justice*. 2011. Vol. 36 (3). Pp. 216–230.
- Singh, Dhan Zunino. Cities, practices, and representations in motion: Notes for a cultural analysis of mobility as an urban experience, in *Tempo Social*. 2018. Vol. 30 (2). Pp. 35–54.
- Sovkov, Valentin Anatolyevich. *Motocikly «Java»* [*Java motorcycles*]. Moscow: Mechanical engineering Publ., 1969. 246 p. (in Russian).
- Thompson, William. Pseudo-deviance and the “new biker” subculture: Hogs, blogs, leathers, and lattes, in *Deviant Behavior*. 2009. Vol. 30 (1). Pp. 89–114.
- Urry, John; Sheller, Mimi. The City and the Car, in *International Journal of Urban and Regional Research*. 2000. Vol. 24 (4). Pp. 737–757.