

Compagnie de motos du bataillon de reconnaissance de l'armée soviétique dans les années 70



L'utilisation massive de motos avec un side-car comme moyen de transport d'infanterie a commencé dans l'Armée rouge au milieu des années 1930 et a coïncidé avec la création de grandes unités blindées tactiques - corps mécanisés. A cette époque, les motocyclistes se voient confier la tâche qui est confiée à la cavalerie légère au XIXe siècle: repérer, se déplacer à l'avant-garde du principal groupe de troupes, saisir des objets importants (ponts, traversées, passages étroits). La relation tactique de base des troupes de motocyclettes (et à la fin des années 1930, elles avaient même leur emblème) était un régiment de motards - une grande sous-unité d'environ 1500 hommes, plus de 300 motos, des dizaines de camions légers, dix voitures blindées équipées de fusils et seulement 6 Canons antichars de 45 mm.

Il n'est pas difficile d'imaginer que déjà lors des premiers affrontements frontaliers en 1941, la principale pénurie de sous-unités de motocyclettes était visible, ce que le théoricien de la guerre allemand G.Guderian a écrit environ un an plus tôt: se battre ". En conséquence, à l'automne 1941, de nombreux régiments de motocyclettes, qui avaient perdu leur personnel et leur équipement au combat, ont été dissous et beaucoup ont été transformés en unités de fusiliers. Avant le début de la bataille de Moscou, des régiments et des bataillons de motards dotés d'une nouvelle organisation et d'un nombre réduit ont commencé à apparaître. C'étaient des sous-unités qui, au même titre que les motos, dont le nombre a été considérablement réduit, comprenaient également des chars légers et même moyens, des voitures blindées, les véhicules blindés de transport de troupes et les armes de défense antichars de petit calibre et l'artillerie. En termes de structure et de tâches, ces régiments correspondaient à peu près aux bataillons de reconnaissance allemands, et en termes de puissance de feu, ils leur étaient bien supérieurs. Ayant démontré leur efficacité au combat, les unités motos ont pris une part active à la libération de l'Union soviétique et des pays de l'Europe de l'Est, avançant toujours au front, à l'avant-garde, au bord des cales blindées soviétiques. Les sous-unités de motos ont participé activement à la libération de l'Union soviétique et des pays d'Europe de l'Est, toujours à l'avant, à l'avant-garde, au bord des cales blindées soviétiques. Les sous-unités de motos ont participé activement à la libération de l'Union soviétique et des pays d'Europe de l'Est, toujours à l'avant, à l'avant-garde, au bord des cales blindées soviétiques.



Jusqu'en 1945, l'unité de combat de base purement motocycliste était une entreprise de motocyclettes, compacte, facile à contrôler et mobile, équipée uniquement d'armes légères. Au cours de la réorganisation d'après-guerre de l'armée soviétique, des entreprises de motocyclettes ont été incluses dans les bataillons de fusils de reconnaissance (plus tard - bataillons de fusils motorisés) et les divisions blindées. Le gros problème était l'efficacité hors route insuffisante des motos dans les conditions de terrain tout-terrain et marécageux, car l'armée soviétique n'était équipée que d'un seul modèle de moto - la M-72, qui était en fait une moto civile lourde, à peine adaptée aux besoins militaires. Ce n'est que lorsque l'usine de motos de Kiev a développé une moto militaire spéciale avec une capacité tout-terrain accrue MW-750 en 1964, que la situation s'est améliorée. La nouvelle moto a été construite spécifiquement pour les besoins des militaires; il avait un différentiel et une traction, qui, en combinaison avec un moteur à soupapes basses avec une traction élevée, augmentaient à plusieurs reprises ses capacités hors route. Et bien qu'en termes de performances, la nouvelle moto cède toujours la place aux principaux adversaires militaires du M-72 - les «éléphants verts de la Wehrmacht» BMW R-75 et Zundapp KS-750, mais elle les surpasse en termes de simplicité de construction et de prix bas, et surtout - pratiquement toutes ses pièces sont des pièces détachées avec des pièces civiles de motos lourdes, ce qui en cas d'éclatement de guerre a facilité son entretien et sa réparation. Et bien qu'en termes de performances, la nouvelle moto cède toujours la place aux principaux adversaires militaires du M-72 - les «éléphants verts de la Wehrmacht» BMW R-75 et Zundapp KS-750, mais elle les surpasse en termes de simplicité de construction et de prix bas, et surtout - pratiquement toutes ses pièces sont des pièces détachées avec des pièces civiles de motos lourdes, ce qui en cas d'éclatement de guerre a facilité son entretien et sa réparation. Et bien qu'en

termes de performances, la nouvelle moto cède toujours la place aux principaux adversaires militaires du M-72 - les «éléphants verts de la Wehrmacht» BMW R-75 et Zundapp KS-750, mais elle les surpasse en termes de simplicité de construction et de prix bas, et surtout - pratiquement toutes ses pièces sont des pièces détachées avec des pièces civiles de motos lourdes, ce qui en cas d'éclatement de guerre a facilité son entretien et sa réparation.



À la fin des années 60, le monde était à nouveau au bord d'un conflit armé mondial. L'armée soviétique se préparait à des opérations militaires à grande échelle, et son organisation et ses hypothèses tactiques correspondaient pleinement aux tâches auxquelles elle serait confrontée lors d'une confrontation avec les troupes des pays de l'OTAN. Après le déclenchement du conflit, de puissants groupes blindés soviétiques déployés en Europe de l'Est étaient censés écraser les troupes de l'OTAN d'un coup violent et occuper l'Europe occidentale. Des opérations offensives

d'une dynamique et d'un élan sans précédent étaient prévues, c'est pourquoi une grande importance était attachée à l'augmentation de la mobilité des troupes. Dans les conditions européennes, avec un réseau routier bien développé, permettant la possibilité de manœuvres rapides, les motocyclistes avaient le rôle d'assurance de combat, de reconnaissance et de destruction des lignes de communication ennemies. Chaque bataillon de reconnaissance d'une carabine motorisée ou d'une division blindée se composait d'une compagnie de motocyclettes.

La société se composait d'une moto de commandement (équipée d'une puissante station de radio) et de 46 motos de ligne réparties en 4 pelotons. En règle générale, l'équipement comprenait des motos militaires des modèles MW-750 et MW-750M, qui, en raison de la forme à bosse caractéristique du char, ont reçu le surnom de «chameau» dans l'armée. Ils étaient pratiquement du même type, et la principale différence entre eux était la présence d'un blocage de différentiel dans le MW-750, dont l'absence dans le MW-750M était compensée par l'ajout d'une marche arrière. Il existe également un cas connu où l'un des pelotons de la société, jouant un rôle d'entraînement, était équipé de motos militaires obsolètes - K-750W, qui n'avaient pas de traction. Il a été constaté que ces motos étant plus faciles à conduire, elles conviennent mieux à l'entraînement de jeunes soldats. L'équipage de chaque motocyclette était composé de deux personnes - le conducteur et le tireur, tous les tireurs ont également appris à conduire une moto et, si nécessaire, pouvaient remplacer le conducteur manquant. Le conducteur était armé d'une machine automatique AKM, qui était attachée à des pinces spéciales à l'intérieur du chariot pendant la conduite. Le tireur était équipé d'un fusil PK de 7,62 mm, monté sur un support pivotant, permettant de tirer tout en conduisant à la fois dans le sens du mouvement de la moto et vers l'arrière, ainsi que de monter l'arme en position de marche. Les munitions de fusil PK étaient fournies par bandes, chacune de 100 cartouches. Ainsi, l'arme principale de la société de motocyclettes était 46 fusils PK. Une telle puissance de feu considérable pour l'entreprise, combinée à une mobilité élevée, a donné à l'entreprise de motos une chance d'éviter l'extermination en cas de rencontre inattendue avec les forces écrasantes de l'adversaire, et d'empêcher un plus petit adversaire d'entraver l'achèvement de la tâche de combat. En cas de rencontre avec des armes blindées ennemies, le premier peloton disposait d'un lance-grenades RPG-7 et chaque moto était équipée de grenades antichar. Néanmoins, un commandant de compagnie expérimenté aurait dû minimiser la probabilité de telles réunions - la tâche de la compagnie de motocyclettes était avant tout de la reconnaissance et non du combat. En cas de rencontre avec des armes blindées ennemies, le premier peloton disposait d'un lance-grenades RPG-7 et chaque moto était équipée de grenades antichar. Néanmoins, un commandant de compagnie expérimenté aurait dû minimiser la probabilité de telles réunions - la tâche de la compagnie de motocyclettes était avant tout de la reconnaissance et non du combat. En cas de rencontre avec des armes blindées ennemies, le premier peloton disposait d'un lance-grenades RPG-7 et chaque moto était équipée de grenades antichar. Néanmoins, un commandant de compagnie expérimenté aurait dû minimiser la probabilité de telles réunions - la tâche de la compagnie de motocyclettes était avant tout de la reconnaissance et non du combat.

À partir du milieu des années 1970, les compagnies motorisées de l'Armée rouge ont commencé à recevoir de nouveaux véhicules - des véhicules blindés de transport de troupes à roues de la famille BTR-60 et un peloton de chars flottants PT-76. On a supposé que cela augmenterait la mobilité et la puissance de feu de l'entreprise. La mobilité et la puissance de feu ont augmenté,

mais selon les officiers qui ont servi dans le bataillon de reconnaissance à l'époque, l'efficacité d'une telle compagnie en tant qu'unité de reconnaissance a considérablement diminué. (Naturellement, ces évaluations prenaient en compte la perspective d'une guerre mondiale.) En fait, une compagnie de fusiliers motorisés a été obtenue, renforcée par des chars amphibies, avec une puissance de feu superflue pour l'unité de reconnaissance. Le rugissement des moteurs de chars a permis à l'ennemi de détecter plus facilement une telle compagnie, et la capacité théoriquement élevée de surmonter des terrains difficiles par de puissants véhicules de combat dans la pratique ne répondait pas toujours aux besoins des éclaireurs. Huit soldats ont facilement fait franchir la moto à un obstacle qui s'est avéré insurmontable pour un véhicule de transport de troupes blindé. Le faible poids de la moto - jusqu'à 450 kg - permettait de ne pas se soucier de l'état des ponts, et dans des cas particuliers - de surmonter un obstacle sur des planches lancées à la hâte. En général, les véhicules blindés, bien qu'ils aient des valeurs défensives et une puissance de feu élevées, font de la société de reconnaissance motorisée une sous-unité trop lourde et trop bruyante, inadaptée aux besoins de reconnaissance. Apparemment, cependant, toutes les unités n'ont pas été réarmées de cette façon. car au milieu des années 80, des entreprises purement motocyclistes étaient conservées dans les bataillons de reconnaissance de l'armée soviétique. Heureusement, le conflit armé mondial n'a pas éclaté. L'ère des petites guerres inopinées et des affrontements internationaux criminels est arrivée. Les nouvelles conditions des opérations de combat nécessitent de nouvelles techniques et une organisation différente des forces armées; dans les champs de nouveaux conflits, il n'y avait plus de place pour les motocyclistes scouts, et ces troupes appartenaient au passé.

En 1972, les soldats et officiers des unités de combat de l'armée soviétique, intensément engagés dans la préparation au combat, avaient un moral élevé. Comme l'ont rappelé les vétérans de l'armée qui, à l'époque, servaient dans la société de motocyclettes de la division des fusils motorisés du Groupe des forces occidentales (stationné en RDA), aucun événement, appelé aujourd'hui relations illégales, n'a eu lieu dans leurs sous-unités. Toutes les forces des soldats ont été absorbées dans un entraînement exhaustif, et sans un sens de camaraderie et d'entraide, la sous-unité ne pouvait pas simplement remplir ses tâches. Dans le cas où un conducteur inexpérimenté coïncidait dans la nature, le moteur mourrait, tout le monde se précipitait pour le sortir de la boue, indépendamment de la durée du service et des autres mérites. La situation internationale tendue a contraint le commandement à accroître la préparation au combat des sous-unités confiées par des exercices simulant des opérations de combat réelles. Le scénario habituel pour de tels exercices pour l'une des entreprises de motos stationnées en Hongrie était le suivant:

Une heure après le pourboire, l'alarme a retenti et la compagnie, après avoir récupéré ses armes, a couru jusqu'au hangar où se trouvaient des motos. Dans les plus brefs délais, à la vitesse maximale, l'entreprise a dû être déplacée vers la zone de centrage. Il était considéré comme une règle qu'après le démarrage du moteur, le pilote engageait la première vitesse en posant son pied gauche sur le repose-pied gauche, puis relâchait l'embrayage en soulevant son pied droit du sol, et la moto commencerait à accélérer en première vitesse. Le moment où le conducteur s'est assis sur le siège a coïncidé avec l'engagement de la 2e vitesse. Son existence ultérieure dépendait de la rapidité avec laquelle la sous-unité parvenait à quitter le site de dislocation - on supposait, que l'ennemi connaît l'emplacement des parcs blindés soviétiques et que dans les premières minutes

de la guerre, ces installations seront exposées à des attaques de roquettes et d'artillerie. Au cours de l'une de ces sessions de formation, un sous-lieutenant, commandant d'une entreprise de motocyclettes, en quittant le hangar, détourna son attention de la conduite de la moto pour vérifier les actions de ses subordonnés, et à une vitesse de 60 km / h, il frappa les portes du hangar, qui n'étaient pas encore complètement ouvertes. La motocyclette a été radiée après un tel accident et le sous-lieutenant a été grièvement blessé. En général, les ecchymoses et les écorchures étaient des compagnons constants des exercices de combat des motocyclistes. À la suite de l'exercice quotidien, les jeunes sont venus du civil, effrayés au départ même du bruit des moteurs de motos lourds, sont devenus de grands conducteurs et des soldats entraînés. En 1972, dans les unités de combat, personne n'a même pensé - contrairement à l'armée moderne - à mettre en place des commissions médicales pour examiner les signes de coups par les camarades. Si un soldat avait des égratignures, on savait que c'était dû à un entraînement au combat, et donc - pour la patrie.

Pour devenir un scout-motocycliste à part entière, certaines conditions devaient être remplies. En voici quelques-uns: conduire, debout sur le repose-pied gauche en position accroupie, se cacher du feu derrière une moto; tirer avec une carabine en conduisant vers un bouclier de poitrine apparaissant soudainement et (incroyable!) changer la roue du fauteuil roulant en conduisant. Ce véritable numéro de cirque a été exécuté comme suit: le pilote, avec un virage brusque à droite, a soulevé le chariot (la moto K-750W a été utilisée) et, à l'aide du volant, a maintenu la moto sur deux roues. Pendant ce temps, le tireur a sorti la clé et a dévissé la roue de secours et la roue du chariot, les a changés de place et a resserré les écrous. Pendant tout ce temps, le conducteur tournait en rond, gardant la moto sur deux roues avec le chariot soulevé. Presque aucun des "contes de fées" expérimentés d'aujourd'hui n'aurait pu répéter une telle astuce.

Les motocyclettes soviétiques faisaient traditionnellement partie des unités blindées et leurs motos étaient classées comme véhicules blindés. Par conséquent, les soldats des entreprises de motocyclettes portaient en 1972 l'uniforme d'unités blindées établi par l'arrêté n ° 250 de 1970. Le défilé d'été et d'hiver, le défilé, l'uniforme de tous les jours et de campagne des motocyclistes était le même que pour toutes les forces terrestres, et une particularité des unités blindées était la couleur noire des jantes des casquettes, des épaulettes, des pattes et un signe spécial sur les manches, porté sur la veste et le manteau de parade. .

La marque sur la manche était sous la forme d'un bouclier avec une étoile rouge en haut (emblème des forces armées de l'URSS), et en bas - un dessin du char T-60 (emblème des forces blindées). L'équipement de campagne était d'un seul type, commun à l'ensemble des forces armées. En plus de l'ensemble habituel d'uniforme et d'équipement, un motocycliste, en tant que membre d'équipage d'une machine de combat, avait droit à un ensemble d'uniforme de travail, ainsi qu'à une combinaison de réservoir, un casque et des lunettes. Comme l'ont rappelé des vétérans de l'armée soviétique, le service de combat a apporté ses ajustements à l'apparence extérieure du motocycliste. Les casques en acier n'ont jamais été utilisés, seul le strict minimum était supposé; les pelles-pelles, extrêmement inconfortables pour un motocycliste, n'étaient pas attachées à la ceinture de cuir, mais aux poignées sur le côté du panier; l'ensemble du système de bretelles avec pochettes était généralement laissé en stock. Les lunettes de char de qualité pathétique de la production soviétique, délivrées par les stewards, ont été remplacées par des

lunettes de ski, achetées par des soldats pour leur propre argent dans les magasins de sport. L'apparence extérieure d'un motocycliste militaire soviétique ne serait pas complète sans les piles du journal "Red Star", qui a été inséré dans l'espace entre l'uniforme et la combinaison de réservoir, ainsi que dans le casque pour une protection supplémentaire contre le vent glacial et soufflant.pour une protection supplémentaire contre le vent glacial et soufflant.pour une protection supplémentaire contre le vent glacial et soufflant.

Le service d'un motocycliste militaire était, en fait, "à la fois dangereux et difficile", d'autant plus il est dommage qu'il y ait et qu'il y ait très peu d'informations sur ce type de troupes inhabituel. Les correspondants de guerre, envoyés par la direction politique principale, devaient fournir des images de la puissance écrasante de l'armée soviétique, des roquettes géantes, des avions supersoniques et des monstres blindés brisant d'énormes arbres comme des allumettes. Il n'y avait pas de place pour les motos là-bas. Par conséquent, maintenant l'image du service de combat de ces troupes extrêmement intéressantes doit être recréée à partir d'extraits de témoignages, de souvenirs de quelques vétérans. Comme toute l'armée soviétique, ils étaient prêts dans un moment difficile à défendre leur patrie et, si nécessaire, à y donner leur vie.

Auteur: Stanisław Nagornyj, studio OPPOZIT.com