

## ПОЗДНЕЕ СОВЕТСКОЕ ОБЩЕСТВО

УДК 94(316.7) + 689

doi 10.17072/2219-3111-2026-3-148-158

EDN: VLTYGR

ASJC 3316

ГРНТИ 03.23.55

Ссылка для цитирования: *Агапова А. А.* Репертуары и практики самодела в советской мотокультуре 1960–1980-х годов // Вестник Пермского университета. История. 2026. № 3(74). С. 148–158. DOI: 10.17072/2219-3111-2026-3-148-158. EDN: VLTYGR



### РЕПЕРТУАРЫ И ПРАКТИКИ САМОДЕЛА В СОВЕТСКОЙ МОТОКУЛЬТУРЕ 1960–1980-Х ГОДОВ

**А. А. Агапова**

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 101000, Россия, Москва, ул. Мясницкая, 20  
aagapova@hse.ru  
SPIN-код: 8385-7829

На основе трех кейсов эксплуатации мотоциклов «Ява» в ключе культурной истории технологий в статье прослежена специализация практик самодела в советской мотокультуре 1960–1980-х гг. Предметом анализа является кустарное техническое творчество мотолюбителей и неофициальных сетей их поддержки, где самодел (самопал, переделка и т.п.) – это приспособления внезаводского изготовления, функциональные и стилистические изменения в мотоцикле. Репертуары самодела описываются в синхронии (на примере различных операций) и диахронии (через качественный сдвиг от компенсации товарного дефицита к формированию запроса). Первые «самodelкины» в мотокультуре (не считая профессиональных спортсменов) – туристы – мастерили элементы размещения багажа и обеспечения безопасности водителя, используя ресурсы предприятий, и делились чертежами в клубах и печати. По мере превращения моторной мобильности в техноориентированный досуг туристов самодельные конструкции стали отвечать эстетическим критериям, которые затем уступили функциональной прагматике в условиях спортивных походов, где специфика естественных препятствий диктовала требования к повышению проходимости, мощности и обеспечению энергетической автономии мотоцикла. На фоне массовой моторизации городского населения в 1980-е гг. возник дизайн как способ идентификации и создания символического статуса владельца. Так, некогда эксклюзивный объект товарного потребления, импортный мотоцикл превратился в рабочий инструмент туристов и атрибут моды горожан. Выявленные репертуары самодела на примере мотолюбителей вносят вклад в проблематизацию техноэстетик существования, горизонтальных сетей обмена опытом и техносотальной субъективности в позднем СССР, расширяя наше представление о мотокультуре и материальной культуре этого времени.

*Ключевые слова:* мотоцикл, мотокультура, мотолюбитель, мототуризм, самодел, самодельность, техническое творчество, дефицит, техноэстетика, поздний СССР, JAWA («Ява»).

#### Введение

Советские частные практики создания и ремонта вещей справедливо связывают с проблемами товарного дефицита и сервисного обслуживания [Куликов, 2012]. Владельцы мотоциклетного транспорта по мере распространения индивидуальных средств передвижения в послевоенный период столкнулись с хронической нехваткой запчастей, необходимостью освоения навыков ремонта и отсутствием в продаже приспособлений, улучшающих пользование техникой (багажниками, ветровыми и грязевыми щитками, специальными покрышками, механическими датчиками уровня топлива и т.д.). В этих условиях, где граница между эксплуатацией, доработкой и производством вещей была проницаема, а идеи, расширяющие потенциал заводской техники, получали социальное одобрение, мотоцикл превращался, по выражению пио-

неров советского мототуризма, в «широкое поле деятельности для технического творчества» (Алексеев, Мамаев, 1972, с. 57).

В данной статье будут рассмотрены диапазон техносоциальных репертуаров мотоцикла, каналы обмена опытом, неформальные способы материальной поддержки технического творчества и, наконец, переход от специальных модификаций к стилистическим адаптациям.

### Модальности технического творчества в СССР

Техническое творчество встроено в горизонты позднего социализма, советскую модернность, практики самореализации и самодеятельности в позднем СССР. Уделяя внимание в основном моделированию и конструированию, исследователи рассматривают техническое творчество в качестве технократического просвещения [Голубев, 2022, с. 12–83; Vasilyeva, 2019, р. 155–182], институциональных практик [Kochetkova, 2022] и автономных способов существования [Golubev, Smolyak, 2013; Vasilyeva, 2019, р. 206–216]. Изобретательность советского человека в области ремонта и модификаций личного транспорта привлекла внимание исследователей сравнительно недавно.

На примере самодельного семейного грузовичка О. Смоляк обозначила эмансипацию индивида в отношении коллективных способов передвижения и расширение досуговых пространств благодаря мобильности [Смоляк, 2011], а К. Черкаев проанализировала специфику производственной (и политической) этики в использовании ресурсов завода для изготовления каяков и туристической экипировки [Cherkaev, 2018]. На материале советской печати В. В. Безукладникова описала технократический характер советов по созданию автомобилей, лодок и передвижных дач [Безукладникова, 2025]. Как показали авторы, техническое творчество служило переопределению отношений знания, власти и собственности, что может стать эвристичной линзой для работы с позднесоветским опытом.

В то время как изучение мотоцикла в СССР по-прежнему обращено к вопросам производства и развития инженерной мысли [Воробьев, 2021, 2024; Курихин, 2007; Подузов, 2024], исследования мотокультур XX в. сфокусированы преимущественно на кастомизации и культуре потребления самих байкеров [McBee, 2015; Walker, 2000; Willis, 2014]. На этом фоне сюжеты, предлагаемые к рассмотрению в статье, указывают на специфику советского опыта, где практики доводки и модификаций мотоциклов изначально служили компенсацией товарного дефицита и отсутствующего сервиса, затем стали отвечать конструктивной прагматике, а со временем – моде.

### Мотоцикл: техносоциальный репертуар эксплуатации

Вслед за европейской тенденцией послевоенных лет на расширение модельного ряда мототранспорта и его удешевление, в СССР с конца 1950-х гг., помимо мотоциклов (легких, средних, тяжелых), стали производить и импортировать мотороллеры, мопеды и мотовелосипеды. Модельный ряд транспорта определял социотехнический, культурный и институциональный репертуар его использования. Например, на мопедах и мокиках «Рига» или «Верховина» юноши постигали устройство техники и азы вождения, а затем на легких (т.е. с малым объемом бензобака) и бюджетных мотоциклах «Минск» и «Восход» участвовали в любительских соревнованиях. Обладатели «Явы» щеголяли перед девушками<sup>3</sup> и в компании «Ижей» путешествовали, отправлялись в походы, перевозили домашний скarb.

Если жителям городов было достаточно мопеда, легкого или среднего мотоцикла для поездок на работу, за город или для перевозки вещей, на селе в условиях бездорожья были востребованы дефицитные тяжелые мотоциклы с коляской типа «Урал» или «Днепр», на которых передвигались милиционеры и, например, председатели сельсоветов (таблица).

С появления в середине 1950-х гг. в продаже техники соцстран – чехословацких «Явы», «Чезета» и венгерской «Паннонии» – в СССР началась мода на импортные мотоциклы, подогреваемая, как показал опыт героев этой статьи, их конструкцией и дизайном, которые сильно выигрывали в качестве на фоне советской продукции. Асимметрия в структуре импорта способствовала стремительному превращению именно «Явы» в культовый объект. Яркие мотоциклы со сверкающими хромированными бензобаками (продукция поставлялась в одной расцветке)

стали атрибутом вестернизированного образа городской жизни и воплощением маскулинной техноэстетики<sup>2</sup>. Социокультурное изучение феномена «Явы» предприняла Е. Д. Твердюкова [Твердюкова, 2019], которая связала популярность марки в СССР с успехами чехословацкой сборной в международном спорте 1950-х гг. на фоне кризиса советской мотопромышленности. Автор привела некоторые обстоятельства покупки и сюжеты фетишизации мотоцикла «Ява», который стал материальной базой субкультуры рокеров в 1980-е гг., при этом вопросы технического творчества и кустарного изготовления экипировки остались за рамками. Как будет показано далее, увлечению советских рокеров<sup>1</sup> предшествовали практики модификации, или самодела (по выражению нашего информанта, мотолюбителя С. Нельсона), в среде туристов и спортсменов-любителей. Если для туристов мотоцикл в деле обеспечения автономной мобильности стал объектом реализации инженерной мысли, то для мотолюбителей – способом идентификации.

Цены на некоторые мотоциклы в 1970–1980-е гг.\*

| Модель              | Макс. мощность двигателя, л.с. | Объем двигателя (округленный), см <sup>3</sup> | Цена, руб.                                                                | Год       |
|---------------------|--------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Легкие мотоциклы    |                                |                                                |                                                                           |           |
| К-175 «Восход»      | 10                             | 175                                            | 485                                                                       | 1970      |
| Средние мотоциклы   |                                |                                                |                                                                           |           |
| «Иж-Планета Спорт»  | 30                             | 340                                            | 1000, с совместной системой смазки двигателя; 1045, с раздельной системой | 1978      |
| «Чезет»             | В зависимости от модели        | 350                                            | 850                                                                       | 1975–1977 |
| «Ява»               |                                | 350                                            | 900–950                                                                   | 1975–1977 |
|                     |                                |                                                | 1220                                                                      | 1984–1986 |
| Тяжелые мотоциклы   |                                |                                                |                                                                           |           |
| К-750 «Днепр»       | 26                             | 750                                            | 1200                                                                      | 1970      |
| ИМЗ 8.103.30 «Урал» | 34                             | 650                                            | 1862                                                                      | 1988      |

\*Примечание. Составлено на основе (РГАЭ. Ф. 437. Оп. 2. Д. 2203, т. 1; Вечерняя Москва, 1975, 15 января, с. 4; 1976, 16 ноября, с. 4; 1983, 18 февраля, с. 4; 1984, 6 декабря, с. 4; 1986, 18 января, с. 4; 1988, 8 февраля, с. 4; Советский спорт, 1977, 2 декабря, с. 4; 1978, 28 декабря, с. 4; 1985, 31 марта, с. 4).

Знакомство советского человека с мотоциклом предполагало овладение знанием устройства машины изнутри, что приобретало в технократическом дискурсе советского просвещения универсалистский характер: «Элементарные технические знания, которые необходимы даже начинающему мотоциклисту, являются первой ступенью при изучении сложных современных машин» (Попов, 1963, с. 4). Приобретению практического опыта пользования и совершенствования техникой в мире позднесоветского досуга мотолюбителям помогали секции и клубы, которые могли быть созданы практически при любом учреждении, но имели наибольшую поддержку при военно-технических (ДОСААФ), спортивных (ДСО) и туристских организациях. Одновременно владельцы мотоциклов устанавливали горизонтальные связи. Эти социальные среды, образованные на основе интереса к технике и обмену опытом, могут быть описаны как *сообщества практик*, которые, согласно Э. Венгеру, специализированы и отвечают коллективному совершенствованию какой-либо предметной области [Wenger, 1998]. Практики мотосообществ характеризовали *репертуары* – технологии, формы модификаций и способы экспертного высказывания, которые станут предметом изучения в статье.

#### «Самоделкины» на «Явах»: следы опыта

Фокус внимания в статье сосредоточен на трех случаях эксплуатации и модификации «Явы», представленных опытом мужчин – инженеров, технических специалистов и жителей городов. Этот профиль в целом совпал с данными опроса сотни мотолюбителей из разных регионов Советского Союза в 1985 г. службой Минского мотовелозавода. Согласно полученным анкетным данным, среднестатистический мотоциклист в позднем СССР – это мужчина до 30 лет (56 % опрошенных), который проживает в городе (80 %), провел за рулем мотоцикла порядка 10 лет (39 %) и использует его для «разнохарактерных поездок» (40 %) (Захарин, 2024, с. 23).

Героями выбраны инженеры-мототуристы Владимир Александрович Алексеенко (1931–1977, Москва), дедушка автора данной статьи, Иван Валентинович Ксенофонов (р. 1956, Москва) и мотолюбитель Сергей Викторович Нельсон (р. 1963, Петрозаводск), строитель по образованию и водитель грузовика. В их жизни увлечение мотоциклом пришлось на время молодости, но только Ксенофонову удалось сохранить приверженность двухколесной технике после создания семьи и покупки автомобиля. Внимание к частным архивам и рассказам открывает доступ к практикам эксплуатации транспорта и тактикам социальных взаимодействий, остающимся незаметными в делопроизводственной документации.

Начиная с 1955 г. опыт мотопутешествий на «Яве» и подготовки к ним документировал В. А. Алексеенко, который вместе с одноклассником и будущим соавтором Ф. М. Мамаевым стал одним из первых советских владельцев чехословацкой машины. Сын сотрудника Госкомитета по новой технике при Совмине СССР мог позволить себе дорогостоящую и дефицитную технику в период, когда импорт марки исчислялся десятками и сотнями в середине 1950-х гг., а к концу десятилетия составлял чуть более 12 тыс. в год (Внешняя торговля Союза ССР, 1961, с. 133). Причем одноклассники успели обкатать три модели «Явы» между 1955 и 1959 гг.: *Ogar* и две *Kývačka*, из которых последние отличались большим бензобаком и не седлом, а сиденьем-подушкой, пригодным для перевозки пассажира. За время путешествий Алексеенко создал домашний архив, включающий фото- и киноленту (27 фотоальбомов, более 1800 шт. цветных слайдов, 9 киноплёнок, отдельные фото), статьи для советской и зарубежной прессы, пособие по мототуризму, подготовленное в соавторстве с одноклассником Ф. М. Мамаевым. Запечатлев экипировку мотоциклов на снимках и киноплёнке, турист рассказал о доступных способах ее изготовления в печати.

Случай Ксенофопова – это история подготовки мотоцикла к спортивному мототуризму и соревнованиям в конце 1970-х – 1980-е гг.<sup>3</sup> Интерес к мототехнике он проявил в юности, когда собрал из запчастей мотовелосипед, а затем оборудовал мопед «Рига-4» и свою первую «Яву» лыжами и самодельной коляской. Накануне покупки «Явы» в 1974 г., когда Ксенофоновым «овладела мечта о мотоцикле», к выбору техники он подошел «фундаментально» – «завел тетрадку, куда выписывал разные факты о претендентах»: «Для точности выбора я купил книгу<sup>4</sup>, которую не только проштудировал, но и с ее помощью вычислял основные параметры. <...> По всем параметрам она [«Ява». – А. А.] была самой совершенной» (Ксенофонов, эл. письмо от 09.12.2025). О дальнейшем создании походных и спортивных версий мототехники турист и спортсмен-любитель рассказал в интервью 2025–2026 гг., переписке, электронных текстах и за просмотром фотохроники, оцифрованной по годам и событиям, где запечатлены более десятка мотоциклов за советский период.

Наконец, для мотолюбителя Нельсона, имевшего опыт вождения мопеда «Рига» и мотоцикла «Восход», советские марки не шли ни в какое сравнение с «Явой», которая и в 1985 г. «вызывала неописуемый восторг и удовольствие от управления ею – настолько она была легкая и настолько она тогда оказалась мощной» (Нельсон, интервью от 15.03.2025). Нельсон откликнулся на нашу просьбу об интервью в социальной сети, где опубликовал снимки и пленки советских лет.

#### **Повышение вместимости и безопасности: программа минимум для мототуриста**

В. А. Алексеенко и Ф. М. Мамаев начинали путешествовать дикарем по дорогам СССР в 1951 г., «когда мототуризм только зарождался» (Алексеенко, Мамаев, 1972, с. 5), а информация

о принципах его организации и подготовки к дальней дороге практически отсутствовала. Источниками идей и аренами обмена опытом становились сообщества практик – автомотосекции при клубах туристов начиная с 1950-х гг., клубы автомототуристов – с 1960-х гг. и секции в обществах автомотолюбителей после 1973 г. В клубных библиотеках хранились официальные отчеты о спортивных походах<sup>5</sup>, где содержалась информация об экипировке мотоциклов. Дискуссионные сообщества мотолюбителей группировались вокруг журналов «За рулем» и «Чехословацкое мотор-ревью» (русскоязычную версию этого журнала выпускал завод-производитель «Явы»). Здесь энтузиасты делились авторскими схемами изготовления конструкций для мотоциклов, обсуждали ремонт и эксплуатацию различных марок. Так, Алексеенко и Мамаев посвятили восемь статей в журнале «За рулем» теме снаряжения мотоцикла в 1961–1970 гг., не упустив возможности рассказать для чехословацкого журнала об исключительной надежности «Явы» в путешествиях (*Alexandrowitsch, Michajlowitsch*, 1958), издали пособие о мототуризме и главу в сборнике «Турист» (*Алексеенко, Мамаев*, 1974).

Модификация багажника – одна из главных рекомендаций от соавторов-мототуристов в условиях, когда советские и иностранные мотоциклы заводской комплектации не были оборудованы вместительными багажниками.

Алексеенко и Мамаев испытали и описали в печати четыре версии задних багажников. Авторскую разработку – модель «для повседневной эксплуатации» в форме прямоугольного треугольника – мототуристы считали самой удобной в ситуации ремонта<sup>6</sup> (*Алексеенко, Мамаев*, 1972, с. 36–39). По их опыту, багажники от производителей «Явы» и мототуриста Е. Кустарева с боковыми площадками для крепления багажа препятствовали демонтажу заднего колеса и регулировке цепи (Там же, с. 39–42), однако проблему решал схожий багажник, но с откидной платформой, разработанный в Московском клубе туристов (Там же, с. 43).

Ценой уменьшения маневренности и снижения скорости машины вопрос размещения багажа или пассажира могла решить прицепная коляска, например, чехословацкой марки *Velorex*. Алексеенко купил ее в 1960 г., но, по имеющимся сведениям, использовал лишь однажды – в год покупки. Шестнадцать лет спустя Ксенофонтов оборудовал свою первую «Яву» самодельной коляской («бегунком»), смастерив ее из рамы *Velorex* и водопроводных труб, чтобы совершать заезды по льду и снегу.

Для повышения безопасности и комфорта в путешествии туристы со временем дополнительно устанавливали ветровой щиток на руль, защитные дуги у ног и закрепляли на дугах металлические грязевые щитки. Ранние схемы изготовления подобных конструкций в печати появились в конце 1950-х гг. (*Зотов*, 1959; *Козлов*, 1961), а в арсенале Алексеенко и его товарищей – в середине 1960-х. По выражению Ксенофонтова, и в 1980-е гг. перечисленные элементы вместе с багажником составляли программу минимум для рядового мотоциклиста, причем на защитные дуги можно было монтировать противотуманные фары, что делал Алексеенко, и канистру с маслом (*Ксенофонтов*, Кастомизация, эл. файл, 03.11.2025).

Скудный ассортимент мототоваров вынуждал туристов мастерить эти приспособления самостоятельно, обращаться к заводским рабочим или покупать с рук. По воспоминаниям Ксенофонтова, «на каждом стихийном рынке у магазинов мотозапчастей можно было выбрать ветровой щиток, багажник, дуги или руль, качественно изготовленные, покрашенные или хромированные. Я убежден, что их делали на заводах [теневым образом. – А. А.] с промышленным оборудованием и из хороших материалов» (Там же). Багажник и защитные дуги могли быть изготовлены из стали – хромируемой или нержавеющей, а для сборного ветрового щитка подошло бы органическое стекло, изгибаемое путем нагрева, и – здесь мототуристы предлагают различные варианты – лист алюминия с раструбами под руль или пропитанная эпоксидным клеем стеклоткань (*Алексеенко, Мамаев*, 1972, с. 50; *Захарин, Пилюкевич*, 1989, с. 99).

Перечисляя нужные материалы, авторы рекомендаций не распространялись о способах их добычи. Молчание подразумевало само собой разумеющееся знание и разделяемую современниками неофициальную практику использования ресурсов предприятий. Так, спортивные туристы Минского мотовелозавода, инженеры В. С. Захарин и Г. А. Пилюкевич для экипировки мотоциклов собственного производства обращались за помощью к начальнику эксперимен-

тального цеха, товарищу по туризму, с просьбой о доступе к промышленной базе: «Я не знаю, как они там это оформляли – если нужно на каком-то станке там что-то отрезать – пожалуйста» (Захарин, Пиллюкевич, интервью от 31.03.2025). А Ксенофонтов варил сам, заказывал или покупал упомянутые детали: «Были предприятия какие-то, Металлремонт был, там, еще куда-то ездили в разные места. Ну, а потом я тоже уже работал же в НАМИ, там был опытный завод, то есть там вопрос [стоял], [как] пронести через проходную...» (Там же).

По мере умножения вариантов самодела к нему предъявляли эстетические требования: «Конструкторы стараются создать красивые формы мотоциклов. Удачно найденные очертания радуют глаз, и надо стремиться, чтобы самодельные багажники, дуги, “ветровик” и другие дополнительные приспособления органически вписывались в обводы мотоцикла» (Алексеев, Мамаев, 1968, с. 19), а также «чтобы дуги зрительно связывались с мотоциклом и не выглядели инородным телом, не мешает покрасить их под цвет мотоцикла в районе соединения с рамой, на участке 10–15 см» (Алексеев, Мамаев, 1972, с. 49). У зарекомендовавших конструкций был шанс войти в массовый обиход. В начале 1970-х гг. «машины без багажников, ветровых и грязевых щитков, защитных дуг» уже казались «какими-то голыми» (Там же, с. 34). Вскоре ездить на мотоцикле заводской комплектации станет «нонсенсом», по выражению С. Нельсона, не только для туристов, но и для всех тех, кто стремился соответствовать трендам, модифицируя мотоцикл (в основном именно «Яву»), исходя уже из другой – нетуристской – прагматики.

### **Быстрее, выше, сильнее: спортивные модификации**

Если Алексеев и его окружение путешествовали преимущественно по асфальтовым и грунтовым дорогам в населенные районы или к местам отдыха на морском побережье, то Ксенофонтов избрал путь спортивного туризма, где условия горных и пустынных мотопоходов требовали от машин экономного энергопотребления (и автономного энергообеспечения), высокой грузоподъемности и мощности.

В конце 1960-х гг. Ксенофонтов занимался картингом в Московском дворце пионеров и «хотел пойти дальше, в спорт, в мотокросс», но «попасть сюда было очень сложно»: «Один раз мне удалось найти полузаброшенный клуб [секция мотокросса ДОСААФ при авиационном заводе на ул. Правды. – А. А.]. <...> Я пришел, мне сказали, что там куча железа в углу – вот, соберешь мотоцикл, может быть, тогда будешь ездить» (Ксенофонтов, интервью от 26.09.2025). Во время обучения в Московском автомеханическом институте по специальности «Двигатели внутреннего сгорания» мой собеседник собирал для любительских соревнований мотоциклы из запчастей, покупая их в магазине «Мото-Ява» и комиссионке автомототоваров в Москве (а один из бензобаков был найден на свалке). В отличие от подготовки к путешествиям, мотоцикл для соревнований по пересеченной местности должен был быть облегчен, чтобы повысить скорость. Например, в 1982 г. Ксенофонтову «удалось купить старый двигатель от дорожного ЧЗ-250 [«Чезет» с двигателем 250 см<sup>3</sup>. – А. А.], который был мощнее, легче (имел однотрубную систему выпуска, а не двутрубную, как у “Явы-250”). <...> Этот мотоцикл служил “спортивным” до 1989 г., ходовая часть и мотор оставались без изменений, слегка дорабатывал облицовку с целью облегчения. Так, в последней версии изготовил облицовку-монокок (клеил из эпоксидной смолы) с интегрированным пластиковым топливным баком» (Ксенофонтов, Мотоциклы ИКС, эл. файл, 14.10.2025).

Отработанные инженером решения для мотоспорта (например, завышенные глушители для минимизации ударов о землю, кроссовые шины для проходимости) пригождались в походах. В 1980-е гг. базовыми элементами походного мотоцикла Ксенофонтова были спортивный руль с перемычкой для устойчивости<sup>7</sup>, кроссовые покрышки, увеличенный путем сварки бензобак и изготовленная по авторскому чертежу ведущая звездочка на заднее колесо с меньшим, чем в заводской сборке, числом зубьев (12–13), что позволяло увеличивать тягу на малой скорости при подъеме. При этом спортивные шины можно было официально приобрести лишь в качестве списанных у ДОСААФ через другую организацию, в случае Ксенофонтова – через секцию ВДОАМ, где он состоял с 1980 г. Упомянутая практика завышения глушителей, которая облегчала передвижение по каменистым тропам и воде, имела обратную сторону: поднятые

глушители обжигали ноги, препятствовали размещению пассажира или багажа, в связи с чем Ксенофонов устанавливал укороченные версии от старших моделей «Явы» (Ксенофонов, интервью от 23.06.2026). О возможности замены ведущей звездочки с отличным числом зубьев мототурист узнал из учебников по мотокроссу в 1970-е гг. и затем привел авторский чертеж детали в отчете об одном из походов. Жест был необычным: мототуристы обменивались в отчетах модификациями, но не деталями технологических решений<sup>9</sup>. Ноу-хау Ксенофопова стали электронная система зажигания, не требующая аккумулятора, и глушащие насадки с наполнителем для поднятой выхлопной системы, использованные в походе 1988 г. (Ксенофонов, Мотоциклы ИКс, эл. файл, 14.10.2025).

Опыт Алексеенко и Ксенофопова подтверждает тезис о стратегическом выборе мотоцикла, где практики самодела были неотделимы от опыта эксплуатации и где «надо все время быть увлеченным в ремонте, потому что, если человек ничего не может делать руками, он никуда не поедет на этом мотоцикле» (Ксенофонов, интервью от 28.09.2025). Так, вовлеченность в технологии обслуживания мотоцикла характеризовали репертуар мототуриста – практический и компетентностный, идентификационный и аффективный.

### **Фетишизация технологической формы или талисман? Мотодизайн 1980-х гг.**

О влиянии мотоспорта и навыков ремонта на эстетический горизонт ожидания и репертуар практик позднесоветского мотолюбителя в 1980-е гг. сообщает случай Нельсона. За плечами студента строительного факультета была секция ДОСААФ при Петрозаводском университете, где пропуском к престижному хобби становились овладение искусством самодела и поддержка сообщества: «Самое крутое, чем можно было заняться подростку, это заняться мотокроссом. <...> Я думал, ну, сейчас он даст мне мотоцикл, а он дал кучу запчастей, которые нужно было собрать в единый мотоцикл. Там мне никто не помогал – помогали ребята» (Нельсон, интервью от 15.03.2025). Участвуя в агитационных пробегах общества, Нельсон также путешествовал дикарем в компании друзей во второй половине 1980-х гг.

В отличие от походной прагматики Алексеенко и Ксенофопова, модификации мотоцикла Нельсона были продиктованы техномодой и не предполагали серьезных конструктивных изменений. После покупки первой «Явы» Нельсон мгновенно реализовал спортивную эстетику, в это время уже распространенную в мотокультуре и воплотившую обобщенные черты мотоцикла для мотокросса: высокое положение крыльев, глушителей и других элементов (изначально в спорте – для минимизации ударов о поверхность): «...все владельцы “Явы” хотели сделать немножечко красивее, чем она есть на самом деле. И самое первое, что мы сделали мгновенно – это мы вот с Михаилом, который лучший механик, – мы подняли стоп-сигнал. <...> Следующий момент (это как раз в [19]85 г., это было повсеместно модно): нужно было задрать немножко рамы вверх, чтобы у мотоцикла получился немножко *спортивный вид* [здесь и далее курсив наш. – А. А.], чтобы заднее крыло было от колеса немного на расстоянии. Для этого в раму с каждой стороны впихался лом, и ломом загибали раму вверх. <...> Потом хотелось поднять все глушители, сделать их *более спортивными*, поэтому Миша их разрезал ножовкой, мы их подняли вверх», т.е. разместили под углом (Там же). Границы модификаций определяли не функциональность, но чувство меры или его отсутствие: «И здесь главное не переборщить, потому что народ принялся колхозить очень сильно» (Там же). Так, Нельсон заменил заводские фонари на два стоп-сигнала («так как одного мне показалось мало») от автобуса «Икарус» (Там же).

Другими последователями спортивного стиля были рокеры, в занятиях спортом не замеченные. По наблюдению наших собеседников, ощущающих себя ответственными мотолюбителями, взаимодействие рокеров с мотоциклом ограничивалось праздными заездами по улицам и сходками с выпивкой на пустырях. При этом одни и те же трендовые модификации машин кочевали из сообщества в сообщество. Описывая обобщенный образ рокера-мотоциклиста 1980-х, Ксенофонов приводит ряд индикаторов, использованных Нельсоном, который рокером не был: «Классический мотоцикл советских времен в таком рокерском стиле – это высокие рули типа “обезьяний хвост”, которые гнулись из дюймовых водопроводных труб. Обрезали задние крылья

и глушители, из которых к тому же вынимали “флейты” (эта такая деталь в глушителе, которая тормозит и глушит поток отработанных газов)» (Ксенофонов, Кастомизация, эл. файл, 03.11.2025), а вместо этого вставляли шариковый подшипник, издающим свистящий звук. Далее, пересказывает Ксенофонов, «задний фонарь было модно поменять на изделие от грузовика с хромированным корпусом, нередко устанавливали рядом две такие “банки”» (Там же).

Стилистические решения касались не только архитектуры машины, но и силуэта ее железного «тела», отвечающего в культуре потребления за соблазн и карнавал знаков [Бодрийяр, 2011, с. 177–187]. Мотоциклу придавали дополнительный блеск, хромируя крылья и дуги, «благо гальванических мастерских на заводах в те годы хватало» (Там же). Подобные услуги заводских кустарей, как показала О. Смоляк [Смоляк, 2014], вписывались в сценарии неформальной экономики: «Если это женщина хромировала, то за торт, если мужчина, то за бутылку водки», – поясняет расценки Нельсон (Нельсон, интервью от 15.03.2025).

На фоне массовизации стилизаций приобрела значение способность производить различия. Стремясь к созданию уникального дизайна, Нельсон в компании друга мотолюбитель перекрасил безальтернативную (для советского рынка) красную «Яву» в белый цвет и написал номер модели вдоль бака под углом: «Это был просто фурор. <...> Нигде нельзя было остановиться, потому что сразу собиралась толпа. <...> И вот в один прекрасный день я еду к себе в гараж, чтобы сесть на свою красивую белую “Яву”, а мимо меня проезжает черная “Ява”. Я так на нее смотрю, думаю, ничего себе!» (Там же). Владелец черного мотоцикла оказался глава университетской секции ДОСААФ. Вскоре черная и белая машины стали ездить вместе. Для завершения образа пилота товарищ достал Нельсону костюм летчика-истребителя и белый шлем: «Все ездят, кто в чем, а у нас была настоящая форма» (Там же). В этом почти инопланетном наряде мотолюбитель подал заявление в ЗАГС: «Я думаю, что никто никогда в ЗАГС не ходил в таком вот экстравагантном виде» (Там же). Символически присвоенный образ военного пилота – демонстративный на пороге госучреждения – стал квинтэссенцией фетишистской прагматики в мотодизайне 1980-х гг.

Ксенофонов, которого «понты никогда не притягивали», все же имел опыт привнесения модного и эксклюзивного атрибута в конструкцию мотоцикла. Такой деталью стал руль от «Явы» модели *Californian*, купленный мототуристом в 1981 г. по случаю на очередном слете «Друзей “Явы”» в Праге. Руль с перемычкой между ручками имел *спортивный облик* и принадлежал модели мотоцикла, обладателями которой в СССР были считанные счастливцы. Для Ксенофопова модная вещь стала своеобразным талисманом, устанавливаемым на всех походных машинах и «триальных<sup>8</sup> самоделках» для соревнований. В походе 1985 г. по Алтаю мототурист был вынужден оставить мотоцикл в горах, чтобы оказать помощь товарищу, но все же руль он снял и забрал с собой (Ксенофонов, Мотоциклы ИКс, эл. файл, 14.10.2025).

### Заключение

Свободная от заводских травм, «Ява» делала видимой интенцию творчества, обеспечивающего признание. Практики самодела как разновидность низового технического творчества в позднем СССР не были регламентированы, но встроены в каналы обмена опытом и репертуары эксплуатации техники «дикарями», туристами-походниками, спортсменами и любителями, перенимающими техники друг друга. По мере распространения самodelок авторские конструкции свидетельствуют о поиске эстетических решений, а условия спортивного туризма способствовали усложнению модификаций, продиктованных теперь уже технологической прагматикой. Смещение от функциональной ценности к символической воплотили модные тенденции 1980-х, где практики аутентичного дизайна обозначили траекторию на индивидуализацию.

Рассмотренный комплекс сюжетов позволяет описать позднесоветского мотолюбителя не столько как потребителя, сколько как просьюмера, который посредством изобретений изменял конструктивные возможности устройства мобильности. Внимание к техническому творчеству и рефлексии мотолюбителя этого времени о значении ремонта и доводки машины для возможности быть человеком на мотоцикле вносит вклад в понимание позднесоветской техноэстетики и техносоциальных практик существования.

## Примечания

<sup>1</sup> Субкультура получила такое наименование, по мнению наших информантов, от «незнания английского языка».

<sup>2</sup> В серии очерков 1962 г. описан характерный эпизод встречи с молодым водителем «сверкающей и франтовой «Явы»» и его разочарованной спутницей, потерпевшими падение на дороге (*Дар, Ельянов*, 1962, с. 188).

<sup>3</sup> Мотолюбители стали покорять пустыни и горные тропы для получения спортивных разрядов и званий после включения мото- и автотуризма в Единую всесоюзную спортивную классификацию (1965 г.), где зарегистрированные походы были ранжированы по категориям сложности.

<sup>4</sup> Мотоцикл: теория, конструкция, расчет: учеб. пособие для машиностроит. техникумов / С.Ю. Иваницкий, Б.С. Карманов, В.В. Рогожин, А.Т. Волков. М.: Машиностроение, 1971. 408 с.

<sup>5</sup> В электронной библиотеке отчетов о спортивных походах за советский период в мототуризме доступно три отчета Ксенофонтова и еще 25 – его современников. URL: <https://turclub.com>.

<sup>6</sup> Предусмотрительность авторов пособия относительно ремонта была вызвана не в последнюю очередь ненадежностью машин, но, по отзывам туристов, это замечание касалось «Явы» в меньшей степени.

<sup>7</sup> Польза такого руля в путешествии была отмечена уже В. А. Алексеенко и его соавтором, которые привели схему изготовления в своем пособии (*Алексеенко, Мамаев*, 1972, с. 55–56).

<sup>8</sup> Триал – вид соревнований по бездорожью.

## Список источников

Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 437. Оп. 2. Д. 2203, т. 1.

*Алексеенко В.А., Мамаев Ф.М.* Перед дальней дорогой // За рулем. 1968. № 6. С. 18–19.

*Алексеенко В.А., Мамаев Ф.М.* Мотоциклетный туризм. М.: Физкультура и спорт, 1972. 150 с.

*Алексеенко В.А., Мамаев Ф.М.* Мотоциклетный туризм // Турист / сост. А.А. Власов. М.: Физкультура и спорт, 1974. С. 268–300.

Анализ состояния и перспективы развития рынка бытовых мототоваров в СССР (мотоциклы, мотороллеры, мопеды и мотовелосипеды): науч. отчет / М-во торговли СССР; Всесоюз. науч.-исслед. ин-т по изучению спроса населения на товары нар. потребления и конъюнктуры торговли (ВНИИКС). М., 1970.

Вечерняя Москва. 1975. 15 января; 1976. 16 ноября; 1983. 18 февраля; 1984. 6 декабря; 1986. 18 января; 1988. 8 февраля.

Внешняя торговля Союза ССР за 1960 год: стат. обзор / М-во внешней торговли; План.-экон. управ. М.: Внешторгиздат, 1961.

*Дар Д.Я., Емельянов А.М.* Там, за поворотом...: 30 000 км на велосипедах и мотоциклах. М.: Молодая гвардия, 1962. 271 с.

*Захарин В.С.* Путешествие по дневникам мотопоходов: компьютерный набор. Минск, 2024.

*Захарин В.С., Пилюкевич Г.А.* Мототуризм: спорт и отдых. Минск: Полымя, 1989. 237 с.

*Зотов И.Г.* Дальние пробеги на мотоциклах. М.: Изд-во ДОСААФ, 1959. 56 с.

*Козлов Б.Г.* Путешествия на мотоцикле. М.: Физкультура и спорт, 1961. 136 с.

*Попов Я.С.* Спутник мотоциклиста. М.: Физкультура и спорт, 1963. 320 с.

Советский спорт. 1977. 2 декабря; 1978. 28 декабря; 1985. 31 марта.

*Alexandrowitsch A.W., Michajlowitsch M.F.* Brief aus der Sowjetunion // Motor-Revue. 1958. No. 6. S. 11–13.

## Библиографический список

*Безукладникова В.В.* Изобретательство на дому в научно-популярной периодике «оттепели» // Культурный код. 2025. Вып. 2. С. 62–80. DOI: 10.36945/2658-3852-2025-2-62-80.

*Бодрийяр Ж.* Символический обмен и смерть. 4-е изд. М.: Добросвет: КДУ, 2011. 392 с.

*Воробьев С.А.* Ижевские мотоциклы. М.; Ижевск: Ин-т компьютерных исследований, 2021. 230 с.

*Воробьев С.А.* Ижевские мотоциклы: спортивные модели. М.; Ижевск: Ин-т компьютерных исследований, 2024. 319 с.

*Голубев А.* Вещная жизнь: материальность позднего социализма / пер. с англ. Т. Пирусской. М.: Новое литературное обозрение, 2022. 326 с.

- Куликов И. Вещь в советской повседневности: изменение значений и функций // СССР. Жизнь после смерти / под ред. И. Глущенко, Б. Кагарлицкого, В. Куренного. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. С. 172–189.
- Курихин О.В. История отечественных мотоциклов. 1899–1945. М.: Наука, 2007. 179 с.
- Подузов О.Б. Советские гоночные мотоциклы, 1938–1991. М.: Сам полиграфист, 2024. 147 с.
- Смоляк О. «Работа на себя»: использование ресурсов промышленного предприятия в личных целях в позднюю советскую эпоху // Laboratorium: журнал социальных исследований. 2014. № 6(2). С. 21–57.
- Смоляк О. Сделай сам. Несколько замечаний о комфорте и изобретательности советского человека в 1960-е годы // Ab Imperio. 2011. № 4. С. 236–260. DOI: 10.1353/imp.2011.0022.
- Твердюкова Е.Д. Люди и мотоциклы: «Ява» как явление советской мотокультуры // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. 2019. № 1(25). С. 53–64. DOI: 10.21638/11701/spbu19.2019.104.
- Cherkaev K. Self-Made Boats and Social Self-Management. The Late-Soviet Ethics of Mutual Aid // Cahiers du Monde russe. 2018. Vol. 59, no. 2–3. P. 289–310. DOI: 10.4000/monderusse.10422.
- Golubev A., Smolyak O. Making Selves Through Making Things // Cahiers du Monde russe. 2013. Vol. 54, no. 3–4. P. 517–541.
- Kochetkova E. Performing Inventiveness: Industrial and Technical Creativity in the USSR, 1950s–1980s // The Soviet and Post-Soviet Review. 2022. No. 3. P. 249–273. DOI: 10.30965/18763324-bja10052.
- McBee R.D. Born to Be Wild: The Rise of the American Motorcyclist. The University of North Carolina press, 2015. 376 p.
- Vasilyeva Z. From Skills to Selves: Recycling «Soviet DIY» in Post-Soviet Russia. PhD dissertation. Doctorante de l'Institut d'ethnologie, Université de Neuchâtel, 2019.
- Walker S. Bikers. Culture, Politics and Power. Oxford, U.K.; New York, N.Y., 2010. 210 p.
- Wenger E. Communities of Practice: Learning, Meaning, and Identity. Cambridge, U.K.; New York, N.Y.: Cambridge University Press, 1998. 318 p.
- Willis P.E. Profane Culture. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2014. 304 p.

Дата поступления рукописи в редакцию 16.02.2026

## REPERTOIRES AND PRACTICES OF DIY CONSTRUCTION IN SOVIET MOTORCYCLE CULTURE, 1960s–1980s

**A. A. Agapova**

National Research University Higher School of Economics, 11 Pokrovsky Bulvar, Moscow, 109028, Russia  
aagapova@hse.ru  
SPIN: 8385-7829

The article examines three cases of using JAWA motorcycles to trace the development of DIY (*samodel*) practices in Soviet motorcycle culture during the 1960s and 1980s. These cases are the motorcycle equipment of tourists and engineers Vladimir Alekseenko (1931–1977), Ivan Ksenofontov (b. 1956) and the design of Sergei Nelson (b. 1963). Based on publications, manuscripts, and interviews, the article analyzes technical creativity in motorcycle culture, in particular, self-made devices, functional and stylistic modifications of motorcycles named as *samodel*, *samopal*, or *peredelka*. First, the author provides an overview of the motorcycle market in the 1970s and 1980s and leisure strategies depending on motor transport, noting the special place of the Czechoslovak brand JAWA in Soviet motorcycle culture. Next, the earliest available case of the JAWA usage in the framework of tourism is analyzed. Based on the publications of Vladimir Alekseenko, an engineer from Moscow, in the 1970s, the author examines additional motorcycle equipment (trunks, protective arches, wind and mud shields), which were included in the basic set of an ordinary motorcyclist in the future. The case of the sports tourist Ksenofontov, also from Moscow, demonstrates constructive modifications of a motorcycle for mountain and desert hikes, for which the tourist informally used factory resources, in particular, steel. The third case by Sergey Nelson, a builder from Petrozavodsk, accumulates fashionable attributes from the 1980s and authentic design as a way to position the driver against the popular style. The considered cases contribute to the study of Soviet material culture, motorcycle leisure and informal economic relations in the late USSR.

**Key words:** motorcycle, motorcycle culture, motorcycle enthusiast, motorcycle tourism, *samodejatel'nost'*, amateur activity, technical creativity, shortage, techno-aesthetics, late USSR, JAWA.

### References

- Baudrillard, J. (2011). *Symbolic exchange and death* (4th ed.). Dobrosvet, Izdatel'stvo "KDU".
- Bezukladnikova, V. V. (2025). Home invention in the popular science periodicals of the "Thaw". *Kul'turnyy kod*, (2), 62–80. <https://doi.org/10.36945/2658-3852-2025-2-62-80>
- Cherkaev, K. (2018). Self-made boats and social self-management: The late-Soviet ethics of mutual aid. *Cahiers du Monde russe*, 59(2–3), 289–310. <https://doi.org/10.4000/monderusse.10422>
- Golubev, A. (2022). *Thing life: Materiality of late socialism*. Novoe literaturnoe obozrenie.
- Golubev, A., & Smolyak, O. (2013). Making selves through making things. *Cahiers du Monde russe*, 54(3–4), 517–541.
- Kochetkova, E. (2022). Performing inventiveness: Industrial and technical creativity in the USSR, 1950s–1980s. *The Soviet and Post-Soviet Review*, 3, 249–273. <https://doi.org/10.30965/18763324-bja10052>
- Kulikov, I. (2012). The thing in Soviet everyday life: Change of meanings and functions. In *The USSR. Life after death* (pp. 172–189). Izd. dom Vyssh. shk. ekonomiki.
- Kurikhin, O. V. (2007). *History of domestic motorcycles. 1899–1945*. Nauka.
- McBee, R. D. (2015). *Born to be wild: The rise of the American motorcyclist*. The University of North Carolina Press.
- Poduzov, O. B. (2024). *Soviet racing motorcycles, 1938–1991*. Sam poligrafist.
- Smolyak, O. (2011). Do it yourself. Some remarks on comfort and inventiveness of the Soviet person in the 1960s. *Ab Imperio*, (4), 236–260. <https://doi.org/10.1353/imp.2011.0022>
- Smolyak, O. (2014). "Work for oneself": Use of industrial enterprise resources for personal purposes in the late Soviet era. *Laboratorium: Zhurnal sotsial'nykh issledovaniy*, 6(2), 21–57.
- Tverdyukova, E. D. (2019). People and motorcycles: "Jawa" as a phenomenon of Soviet motorcycle culture. *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*, 1(25), 53–64. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu19.2019.104>
- Vasilyeva, Z. (2019). *From skills to selves: Recycling "Soviet DIY" in post-Soviet Russia* (Doctoral dissertation). Université de Neuchâtel.
- Vorob'ev, S. A. (2021). *Izhevsk motorcycles*. Institut komp'yuternykh issledovaniy.
- Vorob'ev, S. A. (2024). *Izhevsk motorcycles: Sports models*. Institut komp'yuternykh issledovaniy.
- Walker, S. (2000). *Bikers: Culture, politics and power*. Berg.
- Wenger, E. (1998). *Communities of practice: Learning, meaning, and identity*. Cambridge University Press.
- Willis, P. E. (2014). *Profane culture*. Princeton University Press.