

XX 187  
34

V

1.  
Всесоюзная  
БИБЛИОТЕКА  
ИЗДАНИ  
И. И. ПЕТРОВА



# За рулем

17  
1938  
СЕНТЯБРЬ





## ДОБЛЕСТНЫЕ ЗАЩИТНИКИ РОДИНЫ

12 дней в районе озера Хасан бойцы, командиры и политработники частей Краснознаменной Армии сражались с наглыми японскими хищниками, с каждым новым днем нанося им все более чувствительные и грозные удары.

С именем великого Сталина на устах, с непревзойденным мужеством сыны нашей Красной Армии шли в бой за советскую родину, за неприкосновенность социалистических рубежей, готовые скорее умереть, чем отступить.

Стрелковые части под командованием искусных командиров, сметая все преграды на своем пути, в труднейших условиях местности, штурмовали вражеские позиции, неустранимо и грозно продвигаясь по отвесным тропам и скалам, выбивая японцев с советских высот Заозерной и Безымянной.

Артиллеристы вели сокрушающий огонь, с исключительной меткостью подавляя огневые точки противника. Гордые соколы нашей страны проявили чудеса летного искусства, в короткий срок разбомбив врага с воздуха на узкой ленточке границы. Танкисты проводили свои могучие танки через болота и по крутым подъемам, ведя за собой пехоту.

В боях с японскими самураями в районе озера Хасан наши танковые экипажи проявляли беспрецедентный героизм и отвагу.

Комиссар N-ской танковой части пишет о большевистской стойкости танковых экипажей:

«Задолго до рассвета мы заняли исходное положение, прикрылись складками местности и кустами. Когда рассеялся предутренний туман, у нас уже все было готово. Даже на близком расстоянии невозможно было распознать, что в этих ложбинах скрывается танковая часть.

С рассветом началась канонада. Японская артиллерия не скупилась. Мы приняли все меры предосторожности. Как ни старались японцы, как ни потели они, им все же не удалось нанести нам ущерб.

Трудно передать воодушевление бойцов, когда по сигналу они выскочили из укреплений и ринулись на врага. Это был бой, в котором все оказались героями. Мы громили японскую артиллерию, уничтожали пулеметные точки.

Лейтенант т. Балдаков первый день своего вступления в партию ознаменовал блестящим выполнением боевого задания. Он со взводом несколько раз ходил в атаку, наносил японцам огромный урон, а сам возвращался без единой потери.

Оставшийся на сверхсрочную службу в РККА командир машины т. Андреев тоже творил чудеса героизма. Расстреляв боевой запас, он, двигаясь по окопам японцев, уничтожал противника гусеницами. Ускользнуть из-под его танка удалось немногим. Когда вышло горючее, Андреев под огнем противника выскочил из машины, перелил бензин из подбитого танка в свой и продолжал выполнять боевые задачи».

Красноармейская газета N-ской части «На защиту родины» привела немало примеров беззаветной храбрости танкистов в борьбе с наглыми налетчиками.

Вот один из подвигов, описанный в номере газеты от 10 августа.

«Экипаж, которым командовал орденоносец-комсомолец Коренев, несколько раз врывался в расположение противника. Грозная машина сокрушала врага на каждом шагу. Но вот танк подбит. Это немного ободряет японцев, и они трусливо начинают подползать к подбитой машине. Они полагают, что танк небоеспособен, но ошибаются. Машина подбита, но непоколебим верный сын ленинского комсомола Коренев. Он мужественно продолжает уничтожать врагов.

Командир подразделения, видя, что обнаглевший враг наседает, послал к героическому экипажу разведчика с приказом оставить танк. Но Коренев хладнокровно ответил:

— Я до тех пор не покину машину, пока не израсходую все боеприпасы.

И он продолжал поливать врагов убийственным огнем. Много полегло их от его метких выстрелов».

Крепкую сталинскую закалку, находчивость, хладнокровие и героизм проявляли на каждом шагу наши бойцы и командиры.

Тот же номер боевой газеты «На защиту родины» рассказывает о действиях славного танкового экипажа под командой комсомольца Барабанова.

Танк был встречен ураганным артиллерийским огнем. Японцы выбросили более 15 снарядов, но грозная машина шла все вперед, вперед. Одна за другой были уничтожены огневые точки японцев. Под огнем танка бандиты пустились наутек, но меткие пули танкистов настигали их. «Вдруг тяжелый танк застрял в болоте. Японцы, как мухи, набросились на «добычу», но их надежды не оправдались. Едва они подошли близко к танку, как длинная лента, выпущенная из пулемета, скосила десятки японцев. Налетчики бежали назад. По танку начала вести огонь со всех сторон артиллерия. Некоторым из японцев удалось подползти к танку и зажечь резиновые катки.

— Нет, гады, не сдадимся! — крикнул Барабанов.

Мгновенно он выпрыгнул из машины в упор выстрелил в трех японцев, находившихся около танка, и стал тушить огонь.

На помощь Барабанову рванулся башенный стрелок комсомолец Шакирявый.

Через несколько минут танк был введен в строй и снова двинулся вперед на противника. Прильнув глазом к телескопическому прибору, Шакирявый тщательно взял на прицел противотанковую пушку противника. Уловив момент, он нажал педаль спуска. Несколько очередей — и противотанковое орудие противника, а вместе с ним японцы разлетелись вдребезги».

12 августовских дней в районе озера Хасан еще раз продемонстрировали всему миру непобедимую силу советских людей, выпестованных партией Ленина—Сталина, вооруженных замечательной боевой техникой.

Вместе с командирами, комиссарами и политработниками Красной Армии мы можем заявить наглым провокаторам войны от лица всего советского народа:

— Мы не хотим ни корейской, ни манчжурской земли. Но советуем вам, господа японцы, оставить надежды на владение нашими сопками, озерами, пашнями и городами. Если не хотите сойтись на этом похорошему, мы вас убедим силой, так же, как это мы сделали в боях у озера Хасан.



В N-ной части Киевского военного округа.

На снимке: командир танка объясняет боевую задачу  
Фото М. Рыжак





На тактических занятиях N-ской части Московского военного округа.  
 На снимке: командир части капитан Рязанов получает донесение от командира отделения разведки М. Доронина  
 Фото Н. Соловьева

## ВОЕННОЕ ПРИМЕНЕНИЕ МОТОЦИКЛА

Воен. инж. 3 ранга Е. КУЦЕВ

Современные условия войны резко изменили взгляды на использование мотоцикла как боевого средства. Если сравнительно недавно мотоциклу в военном деле отводили только вспомогательную роль, то в настоящее время на мотоцикл возложены более ответственные задачи.

В современных армиях, помимо создания мощной артиллерии, механизированных и моторизованных частей и соединений особое внимание уделяется созданию мотоциклетных частей, а также значительному насыщению мотоциклами других родов войск.

Сфера применения мотоциклов в бою весьма широка.

При наличии малых габаритов мотоцикл легко и быстро может повернуться на узкой дороге, быстро съехать с дороги и освободить ее для движения других частей. Малые габариты мотоцикла облегчают также его маскировку от наземного и воздушного наблюдения и дают возможность быстро подвезти бойцов к линии расположения противника. При сравнительно малом весе и узкой колее мотоциклы могут двигаться почти по любой дороге и даже по любой местности.

Быстроходность и поворотливость мотоцикла дают возможность в кратчайший срок раздробить мотоциклетную часть на мелкие подразделения, что делает их менее уязвимыми от огня с земли и атак бронетанковых

и воздушных сил. Эти же качества мотоцикла компенсируют единственный недостаток при движении мотоколонны — ее длину (растяжку). Мотоциклетные части имеют преимущество перед пехотой, конницей и моторизованной пехотой в маршах. Опыт показывает, что мотоциклист может преодолевать одно и то же пространство в 8—12 раз скорее пехотинца, в 4—6 раз скорее кавалериста, в 1½ раза скорее моторизованной пехоты.

Основные виды боевой деятельности мотоциклетных частей — служба боевого обеспечения, разведка, охранение, подвижная оборона, преследование.

В мотоциклетных частях, подразделениях и соединениях применяются мотоциклы-одиночки и с колясками, вооруженные ручными или станковыми пулеметами, устанавливаемыми в специальных пулеметных приспособлениях на руле, багажнике или в коляске.

Мотоциклетные части и соединения, в зависимости от назначения, укомплектовываются мелкокалиберной артиллерией, зенитными пулеметами, крупнокалиберными противотанковыми пулеметами, минометами и противотанковыми ружьями.

Одним из таких образцов является датский мотоцикл «Нимбус», имеющий четырехцилиндровый двигатель, прессованную стальную раму и телескопическую вилку. В пути во-



датель и стрелок сидят один за другим. Прицепная коляска не использована для установки мелкокалиберного автоматического орудия — 20-миллиметровой пушки датской фирмы Мадсен.

В последнее время широко применяются мотоциклы с колясками со специальным вооружением. Благодаря большой мощности они легко совершают марши даже по пахотным полям, имея три человека с вооружением. Наряду с этим широко практикуется применение мощных мотоциклов с колясками, вооруженных станковыми пулеметами и имеющих бронированные щитки, а иногда и целые бронированные корпуса, защищающие водителя и пулеметчика от ружейных пуль.

Мотоциклетные части могут быть использованы везде, где требуется вести быстрый и подвижной бой или действовать в малоизвестной обстановке. Они могут быть брошены непосредственно за механизированными соединениями в образованный атакой узкий прорыв. Действуя совместно с танками, они в состоянии атаковать противника на коротких дистанциях с тыла и содействовать расширению прорыва. Кроме того они могут быть использованы для борьбы с подходащими из глубины резервами, с проникшими через прорыв в глубину обороны моторизованными и конными соединениями, а также мотоциклетными частями.

Мотоциклетные подразделения могут быть использованы также для прикрытия автоколонн при перевозках войск и грузов на

автомобилях, особенно при условии усиления этих мотоциклетных частей противотанковыми средствами (противотанковые ружья).

Опыт военных действий в Испании показывает, насколько широко может быть применен мотоцикл во время войны. Пользуясь развитой сетью шоссе и дорог, мотоциклисты, выполняя роль связистов, достигали скорости 100 км в час (Харамская — Гвадалахарская операция).

Мотоцикл может быть легко использован и в зимних условиях. Для движения по снегу к стандартному мотоциклу-одиночке добавляются две коротких лыжи. Крепление лыж весьма просто и не требует никаких конструктивных изменений в мотоцикле. Лыжи позволяют мотоциклу-одиночке двигаться целиной. Для уменьшения буксования ведущего колеса на него надевается цепь.

При езде в обычных условиях лыжи подняты на уровень подножек мотоцикла и ноги водителя стоят на них свободно. Если же нужно проехать по глубокому снегу или скользкой дороге, водитель ногами нажимает на лыжи и опирается ими на снег.

В нашей могучей технически-оснащенной Рабоче-Крестьянской Красной Армии мотоцикл находит широкое применение. Это ставит задачу подготовки необходимых резервов высококвалифицированных кадров мотоциклистов. В связи с этим авто-мотоспорт в нашей стране должен занять почетное место.

Подводя итоги Всесоюзной юбилейной спартакиады 1938 года, посвященной 20-летию РККА и 15-летию общества «Динамо», маршал Советского Союза т. С. М. Буденный указал на то, что мотоспорт должен занять одно из видных мест среди других видов спорта, так широко развитых в нашей стране.

Огромную роль в развитии авто-мотоспорта должны сыграть авто-мотоклубы — центры массовой подготовки любителей автомобилистов и мотоциклистов. Авто-мотоклубы должны прививать молодежи навыки культурной эксплуатации, отличного знания материальной части машины и воспитывать авто-мотоспорсменов в духе беспредельной преданности родине, подготавливая из них смелых, отважных, волевых виртуозов вождения мотоцикла и автомобиля, готовых по первому зову партии и правительства сесть за штурвалы боевых машин.

Такие виды спортивных соревнований, как кроссы по пересеченной местности во все времена года, по бездорожью, по льду, в горных условиях, соревнования в ночное время, вождение машин в противогазе, в составе колонн, через искусственные и естественные препятствия, броды, холмистые насыпи, подъемы, ухабы, бревенчатые настилы, колеиные мосты, мотокачели, нормальные трамплины, габаритные ворота и т. д., должны быть включены в программы соревнований наших мотоспортивных организаций.

Особое и почетное место в системе мероприятий, проводимых авто-мотоклубами, должна занять топография, проведение туристских вылазок с помощью карты, кроссов, пробегов и соревнований по поднятой карте (карта с заштрихованной дорогой). Работа над картой вырабатывает навыки разведчика, наблюдателя, а также является элементом общекультурного роста авто-мотоспортсмена.



На тактических занятиях N-ской части Московского военного округа.

На снимке: отделение мотоциклистов в разведке.

Фото Н. Соловьева



# СОВЕТСКИЙ МОТОЦИКЛ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЛУЧШИМ В МИРЕ

Молодая советская мотоциклетная промышленность, выросшая за последние годы, дала народному хозяйству страны несколько марок мотоциклов различных классов, применяющихся как в городе, так и в сельских районах.

Успехи мотоцикlostроения могли быть значительно большими, но вражеская рука право-троцкистских бандитов нанесла значительный вред новой отрасли производства.

В результате подлой работы вредителей и недостаточно решительной ликвидации последствий вредительства предприятия, объединяемые теперь Главным управлением мото-вело-промышленности, еще далеко не справляются со стоящими перед ними задачами.

По конструктивным данным и по качеству производства мотоциклы не отвечают высоким требованиям народного хозяйства, транспорта и спорта. Обслуживание мотоциклетного парка страны — ремонт, снабжение запасными частями — пока неудовлетворительное.

С таким положением нельзя мириться. Пора ликвидировать последствия вредительства и покончить с недооценкой роли мотоцикла в народном хозяйстве и спортивно-оборонной работе.

Производство мотоциклов может и должно быть поставлено на уровень передовых производств нашей родины — автомобильной, тракторной, авиационной промышленности.

Мозучая советская промышленность может в короткий срок наладить выпуск первоклассных мотоциклов в нужном количестве для потребностей страны.

За осуществление этой задачи полную ответственность несут Наркоммаш и его Главное управление мото-вело-промышленности.

В настоящем номере нашего журнала мы даем ряд статей о производстве и эксплуатации мотоциклов и о необходимости устранить недостатки в этой области.

## ВАЖНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ

И. ЧЕНМАРЕВ

Нач. Главмото-велопрома

Огромное значение мотоцикла в различных областях народного хозяйства общеизвестно. Не менее велико и его спортивное и оборонное значение.

Пробравшиеся в Наркомат тяжелой промышленности вредители и диверсанты всячески тормозили развитие этой молодой у нас отрасли производства. Тем ответственнее задача, стоящая перед недавно созданным Главным управлением мото-вело-промышленности — в возможно короткий срок добиться решающих успехов в выпуске высококачественных советских мотоциклов.

Какие же задачи мы ставим перед собой для улучшения конструкции мотоцикла?

Мотоцикл ИЖ-8, сменивший в этом году старый тип ИЖ-7, в конструктивном отношении является шагом вперед. Но по сравнению с лучшими современными заграничными образцами ИЖ-8 — уже несколько устаревший тип машины. Это прежде всего характеризуется показателями его литража и мощности. С 300 см<sup>3</sup> рабочего объема цилиндра мы снимаем в ИЖ-8 только 8 л. с. Между тем ряд заграничных машин при 250 см<sup>3</sup> имеет уже 9 л. с. В ИЖ-8 неудачна система зажигания от маховичного магнето. Главэлектропром обязался разработать для нас специальный агрегат «магдино» (комбинация магнето и динамо). Установка магдино на

мотоциклах значительно улучшит систему зажигания, освещения и сигнализации.

К середине 1939 года мы должны освоить серийный выпуск мотоцикла ИЖ-9, идущего на смену ИЖ-8. Это машина улучшенного типа. С 300 см<sup>3</sup> в ней будет снято 10 л. с. ИЖ-9 снабжается двигателем с тройной продувкой и двойным выхлопом. Недостаточно надежный в ИЖ-8 пусковой механизм реконструируется и улучшается. По своему внешнему оформлению ИЖ-9 будет выгодно отличаться от выпускаемых до сих пор машин, благодаря лучшей отделке и хромированию многих деталей.

Неудачная модель ПМЗ-А-750, выпускаемая Подольским механическим заводом, в настоящее время несколько улучшена. Мощность машины доведена уже до 15 л. с. и будет подтянута до 17 л. с. Но так или иначе, в ближайшем будущем нужно будет заменить ее машиной более совершенной, мощной и экономичной.

Большое значение мы придаем выпуску нового малолитражного мотоцикла легкого типа ПМЗ-125. Он рассчитан на массового потребителя. При литраже в 125 см<sup>3</sup> ПМЗ-125 будет обладать мощностью в 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> л. с. Первая стадия испытания новой машины закончена. С января 1939 года ПМЗ-125 пускается в серийное производство.





Депутат Верховного Совета Удмуртской АССР М. Брезгина, работающая бригадиром электроаппаратного отделения Ижевского мотоциклетного завода, инструктирует намотчицу катушек магнето З. Натарову. Бригада М. Брезгиной выполняет программу на 167%

Фото А. Иселевича

По нашим наметкам плана третьей пятилетки проектируется постройка двух заводов, которые должны освоить производство трех новых типов мотоциклов: мощную двухцилиндровую машину (1 000 см<sup>3</sup>, 30—35 л. с.), одноцилиндровую машину среднего типа (500 см<sup>3</sup>) и, наконец, такую же машину специального спортивного типа. Это будет вполне современный мотоцикл мощностью в 18 л. с. с двигателем высокого сжатия. Кроме того мы предполагаем выпускать скоростной мотоцикл, потребность в котором чрезвычайно велика.

В процессе создания технически совершенной машины, стоящей на уровне лучших достижений зарубежного мотоцикlostроения, мы должны серьезно заняться вопросами подрессоривания рам, модернизации карбюратора и т. д.

Известно, что подрессоривание рам значительно удлиняет срок службы машины, делает ее более надежной и прочной. Ряд

заграничных фирм: Манетт-Кайон, Броу-Супериор, Нортон, Гуцци и другие широко применяют подрессоривание, особенно для машин оборонного значения.

Тысячи тонн горючего мы сжигаем на ветер из-за несовершенства наших карбюраторов. На ИЖ-8 и Л-300 установлены весьма неэкономичные карбюраторы типа «Фрамо». В результате расход горючего на 100 км пути составляет 6 л, тогда как те же машины с карбюраторами «Амал» или «Зенит» расходуют не больше 4 л на 100 км. Вот почему нам срочно нужно освоить карбюраторы улучшенного типа, и чем скорее это будет сделано, тем скорее прекратятся совершенно недопустимые потери горючего.

Как мы думаем организовать конструкторскую работу? Копировать заграничные образцы нецелесообразно. Мы должны создать машину, вполне отвечающую нашим условиям эксплуатации — выносливую, экономичную, рассчитанную не только на специальные автомобильные, но и на грунтовые дороги. Вместе с тем наши конструкции должны быть лишены элементов технического трюкачества, так охотно вносимых, ради конкуренции, в конструкции заграничных машин.

Главк решил создать центральное конструкторское бюро, которое будет заниматься разработкой новых конструкций мотоциклов. Функции заводских конструкторских бюро будут заключаться главным образом в доработке и совершенствовании выпускаемых заводом машин.

До последнего времени мото-велопрмышленность мало считалась с нуждами потребителей, их указаниями и требованиями. Наша задача — укрепить связь с широкими массами мотоциклистов и в первую голову со спортивными организациями, любителями мотоспорта, среди которых немало знатоков мотоцикла. Первую встречу с ними мы решили организовать в ближайшее время. Такая встреча позволит нам обобщить богатый опыт мотоциклистов, учесть их пожелания и запросы.

Несколько слов относительно обслуживания мотоциклистов. У нас это дело поставлено крайне плохо. Речь идет об отсутствии ремонтных мастерских и о безобразном снабжении запасными частями, что весьма затрудняет эксплуатацию мотоциклов и доставляет их владельцам много хлопот. Возьмем хотя бы такой вопрос, как зарядка аккумуляторов. Наши аккумуляторы пока очень плохи, а сеть зарядно-аккумуляторных станций развита сла-



бо. Только в последнее время поднят вопрос о создании переносных зарядно-аккумуляторных установок.

Наша задача—принять все меры к тому, чтобы открыть ряд крупных ремонтных мастерских. Мы будем добиваться перед наркоматом отпуска средств на постройку таких мастерских.

Вывод из всего сказанного: в ближайшие годы мы должны дать советскому потребителю ряд разнообразных типов мотоциклов — малолитражную машину средней мощности, спортивную и гоночную машину, мощный мотоцикл и мотоциклы специального назначения. Основное и безусловное требование, характеризующее высокое качество этих машин: необходимо снять с литра рабочего объема цилиндра не менее 38—40 л. с. Насколько серьезно это требование, станет ясным, если сказать, что Подольский завод снимает сейчас только 20 л. с. с литра, а лучшая машина ИЖ-8—не более 26—27 л. с.

Нельзя обойти молчанием ряд серьезнейших затруднений, мешающих успешному развитию мотоцикlostроения. Прежде всего следует указать на плохую организацию смежных производств. Совершенно недопустимо отсутствие в системе Наркоммаша собственного производства мотоцепей. По вине Главметиза и Главширпотреба Нар-

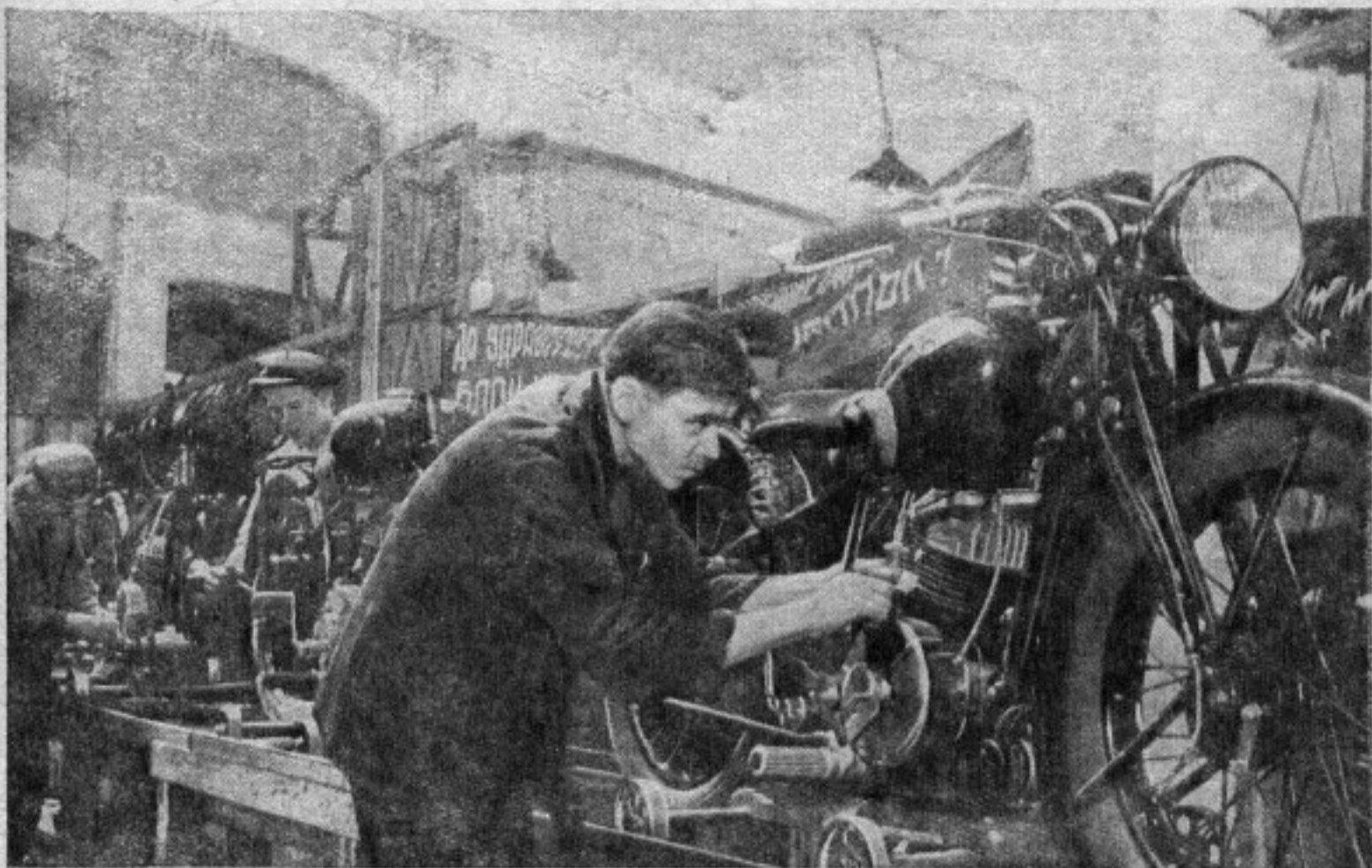
комместпрома, не выполняющих наших заказов на цепи, большая часть ходового мотопарка находится под угрозой остановки.

Недобросовестное отношение к принятым заказам затягивает и выпуск 5 500 мотовелосипедов, которые мы обязаны выпустить по заданию наркомата в этом году. Завод «Красный профинтерн» не дает Московскому велозаводу моторы, так как Главэлектропром задерживает сдачу магнето.

Чтобы коренным образом улучшить систему кооперированного снабжения мотоцикlostроения, главк, не ограничиваясь настоячивыми требованиями организовать изготовление мотопринадлежностей на заводах других отраслей промышленности, намечает постройку собственного завода смежных производств.

Наряду с этим необходимо указать и на плохое техническое снабжение наших заводов. Для мотоцикlostроения обычно дают материалы пониженного качества, главным образом отходы и некондицию.

Наркоммашу пора понять, что мотоцикл—машина 2-го класса точности, для создания которой высокое качество материалов так же необходимо, как и в автомобильном производстве.



Сборка мотоциклов ИЖ-8 на главном конвейере Ижевского мотоциклетного завода. На переднем плане т. Коробейников — выдвиненец—мастер сборочного цеха, ранее работавший слесарем

Фото А. Иоселевича



# Мотоциклы ИЖ-8 и ПМЗ-А-750

А. МЕДВЕДЕВ

На заводах Народного комиссариата машиностроения выпускаются два типа мотоциклов. Ижевский мотоциклетный завод с начала этого года производит модель ИЖ-8 — дорожную машину среднего типа, а Подольский механический завод — модель ПМЗ-А-750, относящуюся к дорожным машинам тяжелого типа. В текущем году будет выпущено 5 000 мотоциклов ИЖ-8 и 3 000 ПМЗ-А-750.

Ижевский мотоциклетный завод в прошлом году основательно поработал над модернизацией ранее выпускавшейся им модели ИЖ-7 и постарался в новой машине, по возможности, устранить те дефекты, которые выявились во время трехлетней эксплуатации крупной серии старой модели (рис. 1).

Значительно изменился внешний вид машины (рис. 2). ИЖ-8 имеет новый двигатель, хорошее электрическое освещение, электрический сигнал, изящный багажник, новый тип эластичного седла. Некоторые изменения внесены в систему управления.

Вес машины увеличился со 119 кг (ИЖ-7) до 135 кг, за счет веса аккумулятора, динамомашины и большой фары.

Двигатель мотоцикла ИЖ-8 — двухтактный, одноцилиндровый (рис. 3) с двухканальной продувкой, а потому с бездефлекторным поршнем. Диаметр и ход поршня —  $74 \times 68$  мм, литраж двигателя —  $293 \text{ см}^3$ , степень сжатия — 5,8. При 3 500 оборотах двигателя эффективная мощность его достигает 8 л. с.

В старой модели много нареканий вызывало ненадежное зажигание и плохое освещение от маховичной динамо. В модели ИЖ-8

оставлено только маховичное магнето с вынесенным на конец вала прерывателем, легко доступным для чистки, регулировки и исправления. Установленная динамомашинка и батарея напряжением в 6 вольт служат для целей освещения и сигнализации.

Схема осветительной и сигнальной сети приведена на рис. 4. Передняя фара имеет

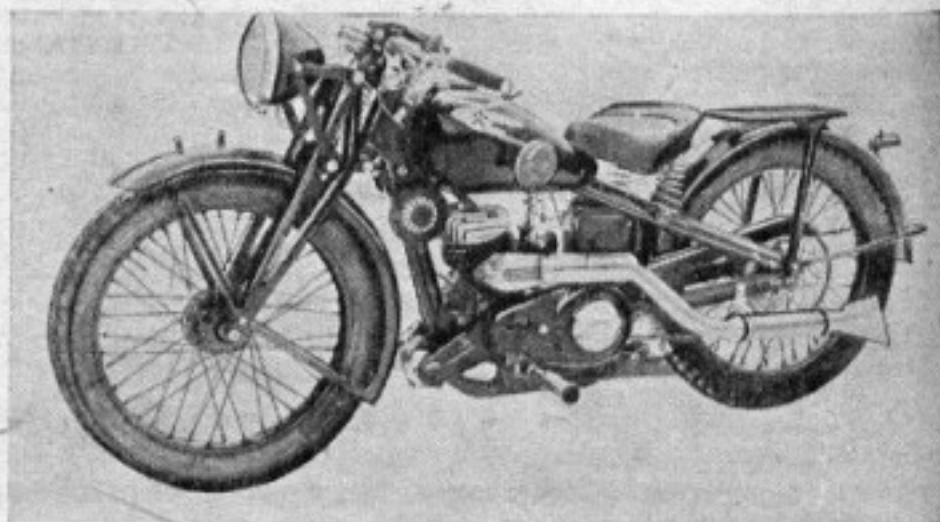


Рис. 2. Новая модель мотоцикла Ижевского завода (ИЖ-8). Вид с левой стороны

установку сильного и слабого света; задний фонарик может быть при желании отцеплен и использован в качестве переносной лампы при осмотре или дорожном ремонте ночью.

Питание двигателя горючим производится с помощью карбюратора типа ЛКЗ-22, выполненного по типу «Фрамо», из бензобака седловидного типа емкостью 12 л.

Смазка двигателя осуществляется следующим образом: в бензин, заливаемый в бак машины, примешивается моторное масло. Получаемая эмульсия засасывается через карбюратор в картер двигателя, оседает на стенках цилиндра и просасывается в подшипники.

Передача движения от двигателя к коробке передач и сама коробка передач остались такими же, как и в машине ИЖ-7. Новая модель имеет трехскоростную коробку со следующим передаточным отношением: третья передача — 1; вторая передача — 1,6; первая передача — 3,13. Общие передаточные отношения от двигателя к заднему колесу составляют соответственно: 6; 9,6; 18,79. Сцепление — многодисковое с пробковыми вкладышами.

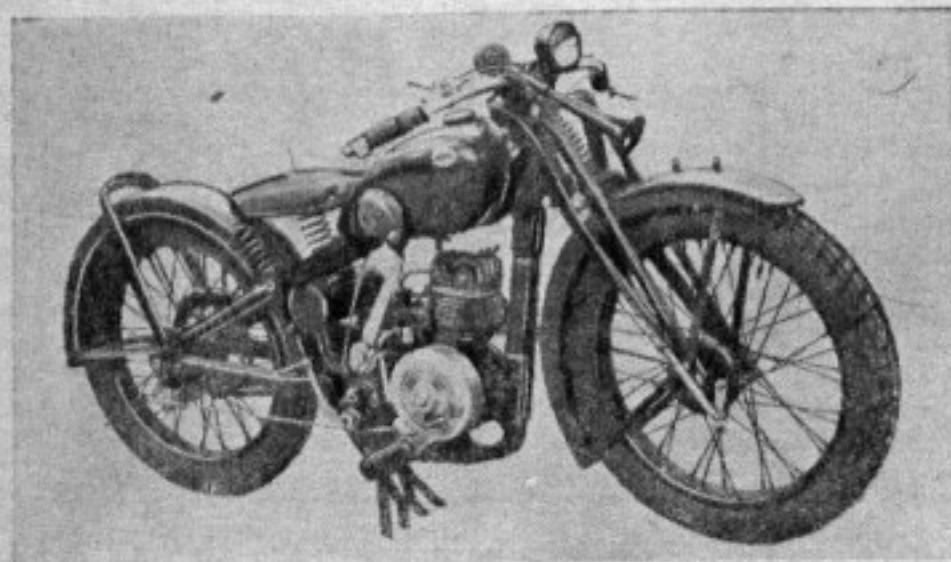


Рис. 1. Мотоцикл ИЖ-7



Цепная передача от двигателя на коробку и от коробки на колесо осуществляется роликовой цепью размером  $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Экипажная часть не подверглась никаким изменениям.

Рама же мотоцикла ИЖ-8 — закрытого типа, штампованная из листового материала. Передняя вилка — параллелограмного типа, с одной пружиной, работающей «на сжатие». Вилка снабжена рулевым демпфером и амортизатором. Размер колес —  $650 \times 85$ , под бортовую покрывку.

Мотоцикл ИЖ-8 имеет клиренс 120 мм, базу — 1320 мм и, будучи устойчивым на ходу, обладает большой проходимостью, что при сравнительно небольшом весе делает его весьма удобным для туризма и службы связи.

Скорости, которые были достигнуты мотоспортсменами на машине ИЖ-8 во вре-

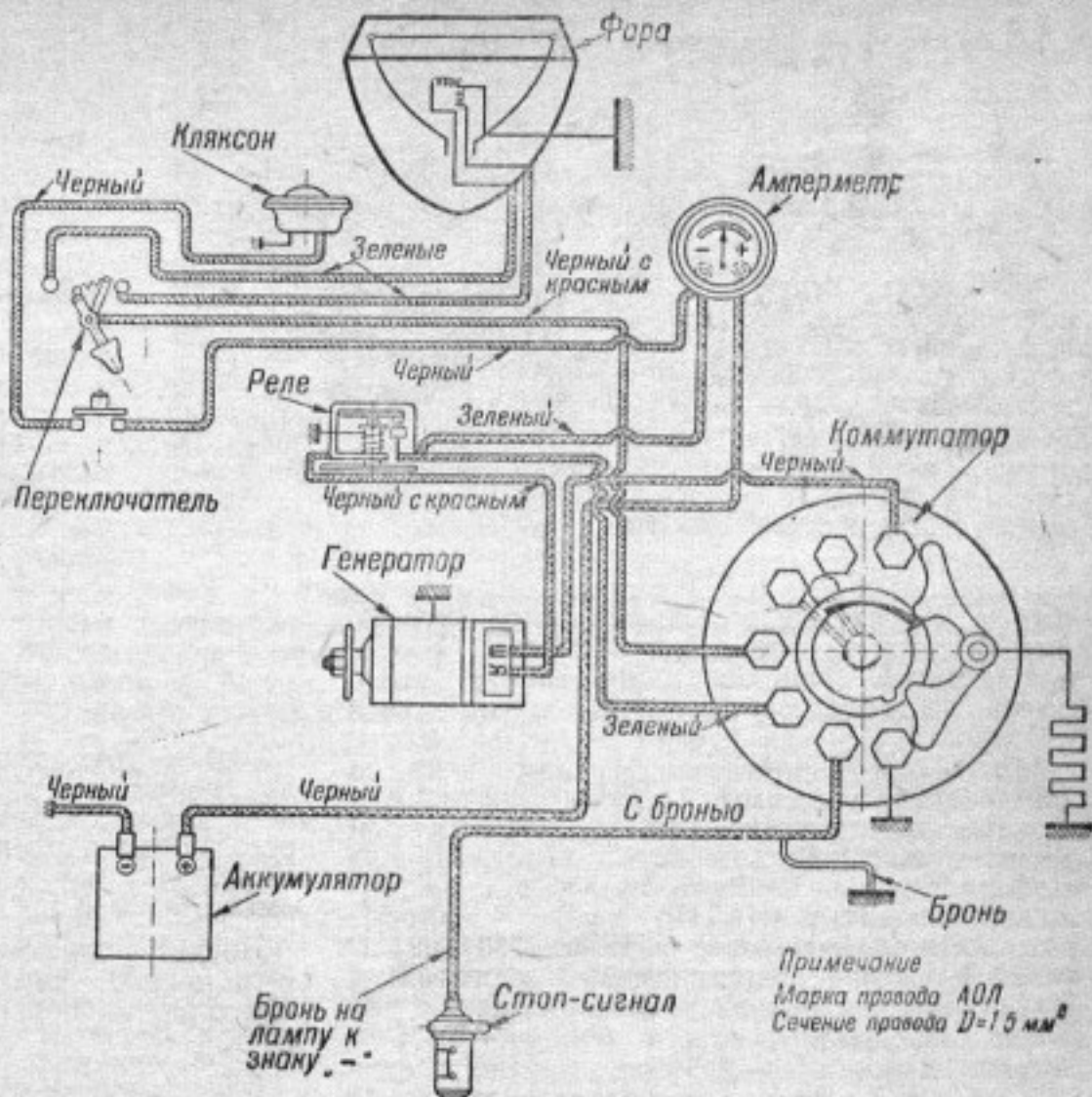


Рис. 4. Схема осветительной и сигнальной сети мотоцикла ИЖ-8

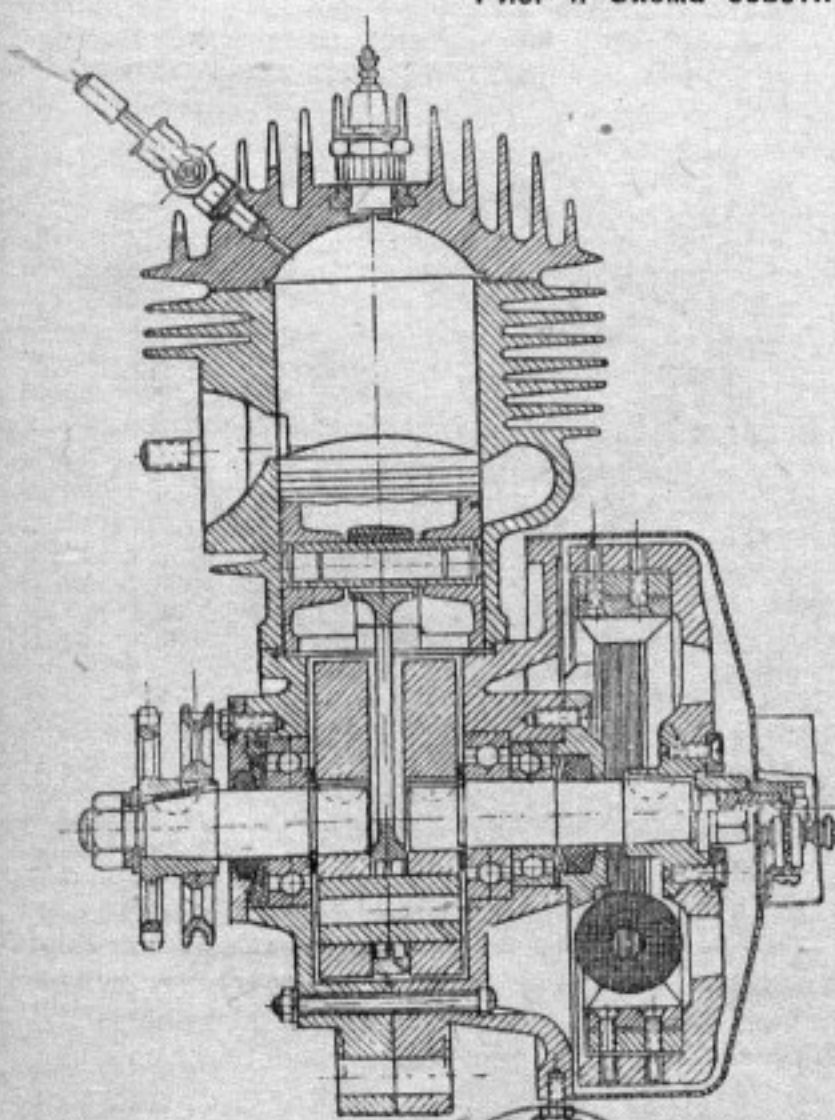


Рис. 3. Двигатель мотоцикла ИЖ-8 в разрезе

мя различных скоростных состязаний, колеблются пока в пределах 105—110 км/час.

Выше мы указали, что при проектировании новой модели Ижевский мотоциклетный завод старался устранить основные дефекты, обнаруженные на машине старой модели. Несмотря на это, в ИЖ-8 все же имеется ряд существенных недостатков.

Прежде всего мощность машины по ее литражу недостаточна. Заводу надо добиваться увеличения мощности с 8 до 10,5—11 сил. Неудачно сконструирована шарнирная подвеска передней вилки. Требуется проверка системы привода динамомашин. Особое внимание надо обратить на посадку ведущего шкивочка. Ненадежен кулачок прерывателя зажигания.

Завод совершенно напрасно заменил декомпрессатор на цилиндре — крапом. Технически неправильно оформлен выхлоп отработанных газов, остался мало надежным кик-стартер.

В целях экономии горючего и увеличения километража пробега машины без новой заправки бака заводу надо добиваться замены неэкономного карбюратора типа «Фрам» хотя бы на карбюратор типа «Амал», так как нынешний расход горючего — около 6 л на 100 км пути — является совершенно недопустимым.

В данный момент завод работает над проектированием новой модели мотоцикла ИЖ-9,





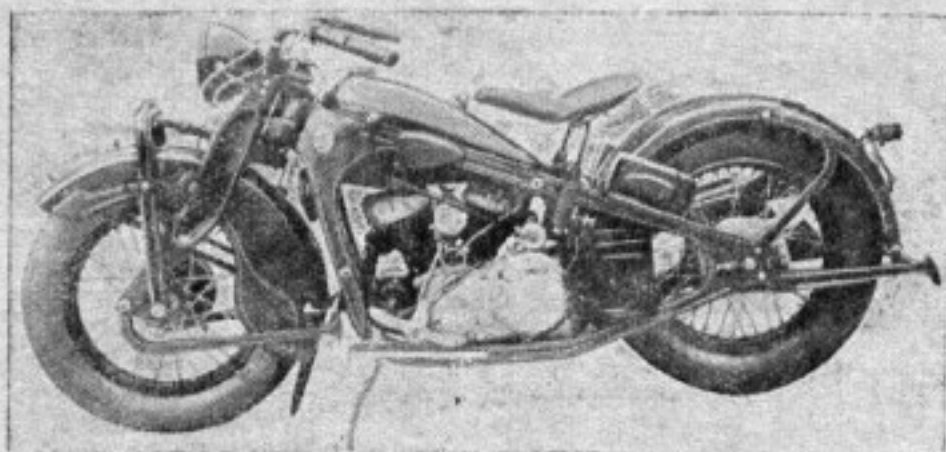


Рис. 5. Мотоцикл ПМЗ-А-750

тоже с двигателем в 300 см<sup>3</sup>. Эта модель, судя по уже построенным опытным образцам, должна быть не хуже машин этого класса, выпускаемых лучшими заграничными фирмами.

Подольский механический завод взял на производство неудачную модель тяжелой машины с двухцилиндровым четырехтактным двигателем, которую в 1932 г. проектировал и построил в г. Ижевске Научный автотракторный институт (НАТИ).

Выпускаемый мотоцикл ПМЗ-А-750 (рис. 5) имеет 4-тактный, 2-цилиндровый двигатель с У-образным расположением цилиндров под углом 45°. Диаметр и ход поршня — 70 × 97, литраж двигателя — 747 см<sup>3</sup>, степень сжатия — 5. Эффективная мощность двигателя при 3700 оборотах достигает 15 л. с.

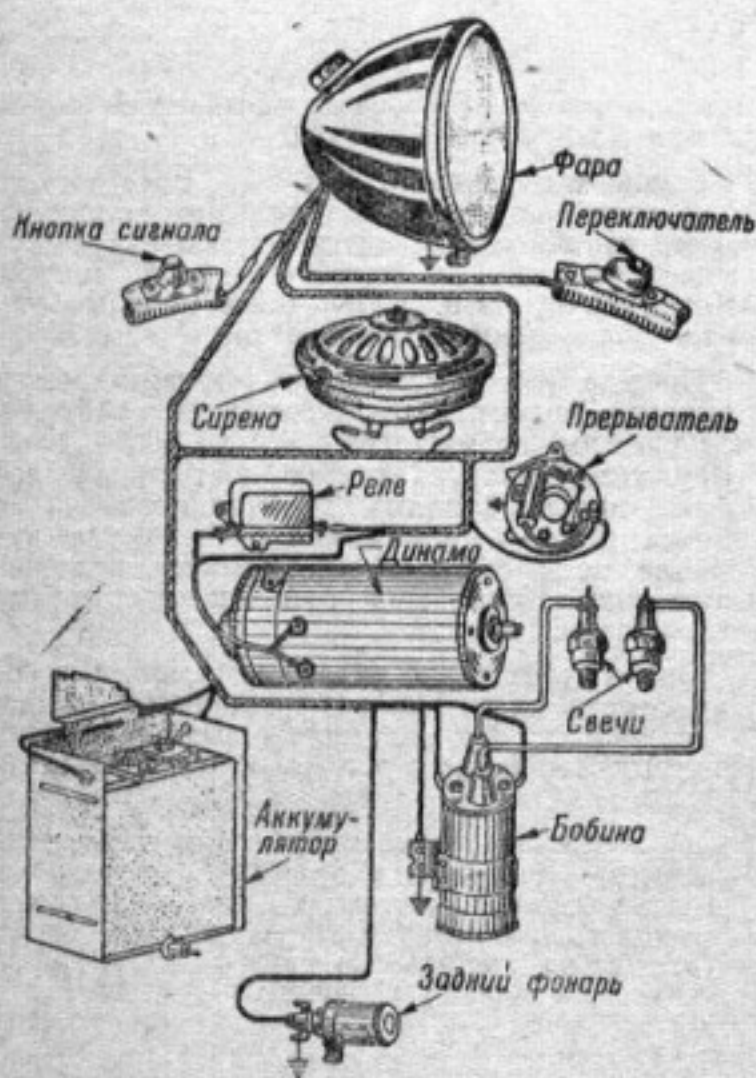


Рис. 6. Схема электрооборудования мотоцикла ПМЗ-А-750

Цилиндры двигателя отлиты отдельно и крепятся к общему алюминиевому картеру. Головки цилиндров — емные, из алюминиевого литья. Форма камеры сгорания типа «Рикардо».

Поршни, выполненные из алюминиевого сплава, с разрезными юбками, имеют три поршневых кольца. Поршневые пальцы — «плавающего» типа. Шатуны штампованные со стальными втулками в нижних головках и бронзовыми — в верхних. Нижние головки покоятся на роликах, набранных в обоймы и катающихся по шатунному валу коленчатого вала. Коленчатый вал монтируется на роликовых подшипниках. Расположение клапанов — нижнее, боковое. Кулачки всасывающих и выхлопных клапанов имеют одинаковый профиль.

Смазка двигателя смешанного типа — под давлением и разбрызгиванием. Шестереночный насос подает масло в масляную магистраль под давлением в 3 атм. Второй насос откачивает масло из картера в масляный бак емкостью в 2 л.

Питание двигателя горючим производится с помощью карбюратора «Ленкарз» типа «Шеблер-де-Люкс», из бензобака емкостью 20 л.

Зажигание — батарейное (рис. 6) осуществляется от динамомашинки и 6-вольтовой батареи через катушку высокого напряжения. От этой же батареи питаются электроэнергетическая осветительная сеть и электросигнал.

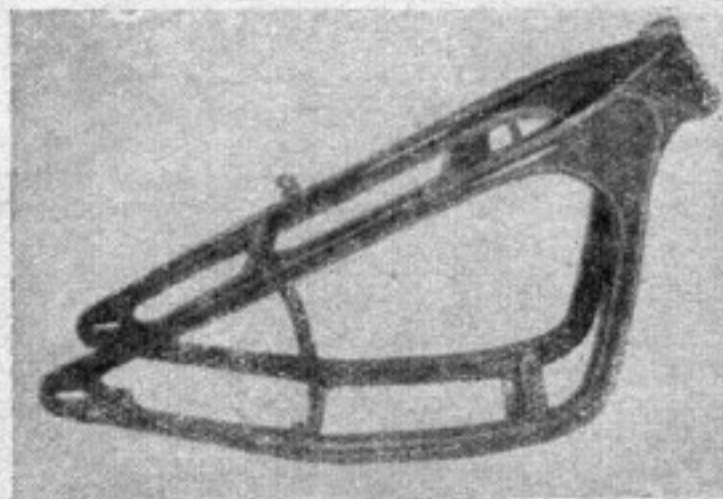


Рис. 7. Рама мотоцикла ПМЗ-А-750

Передача движения от двигателя к коробке передач производится с помощью шестерен с передаточным числом 2,39 × 1. Коробка передач 3-скоростная, одноходовая. Шестерня второй передачи, имея двухсторонние кулачки, передвигаясь по шлицам вторичного вала, служит для переключения передач. Сцепление многодисковое, сухими дисками. Цепная передача от коробки на колесо осуществляется роликовой цепью 3/4 × 3/8.



Рама мотоцикла жесткая (типа «Дуплекс»), штампованная, из стальных листов (рис. 8). Передняя вилка — рессорного типа, из листов толщиной 3 мм. Вилка снабжена амортизаторами. Рессора — консольного типа.

Колеса мотоцикла ПМЗ-А-750 легкосъемные, взаимозаменяемые, с ободом под безбортовую покрышку размером 27 × 4. Клиренс мотоцикла — 112 мм, база — 1395 мм, вес — около 210 кг.

Мотоцикл ПМЗ-А-750 приспособлен и для работы с прицепной коляской. Подольский механический завод изготавливает такие коляски, главным образом, для пассажирских перевозок. Подвеска кабины коляски осуществляется двумя продольными рессорами. Коляска крепится к мотоциклу с правой стороны с помощью тяг с шаровыми головками. Габариты прицепной пассажирской коляски: длина — 1870 мм; ширина — 1239 мм; высота — 1335 мм; клиренс — 163 мм.

Кузов штампованный, из листовой стали. Сзади, на кузове коляски, крепится запасное колесо.

Сиденья, спинки, боковины и подлокотники — мягкие, обитые дерматином. Для укрытия пассажира от ветра в передней части кабины шарнирно укреплен ветровой щиток из целлулоида в металлической оправе.

Мотоцикл ПМЗ-А-750, как указано выше, спроектирован по типу неудачной модели

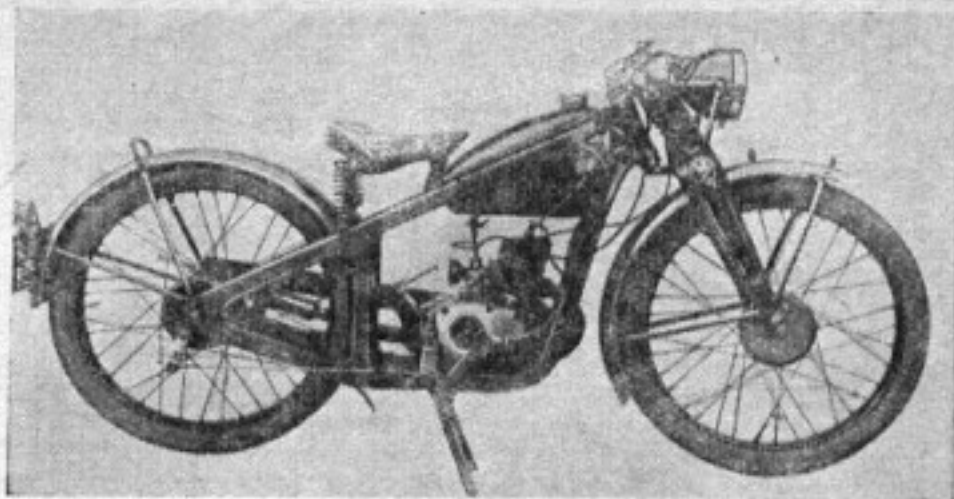


Рис. 8. Новая модель легкого мотоцикла ПМЗ-125, намечаемая для серийного производства в начале будущего года

НАТИ А-750. Машина очень нетехнологична и чрезвычайно трудна в производстве. В конструкции ее имеется много существенных недостатков, которые до сих пор времени заводу не удается устранить, вследствие чего дальнейший выпуск ее едва ли целесообразен.

В данный момент Подольский механический завод заканчивает испытание опытной партии новой модели легкого мотоцикла ПМЗ-125 (рис. 8), описание которой было помещено в № 2 нашего журнала. Предварительные испытания мотоцикла ПМЗ-125 дали хорошие результаты.



#### Агитаторы на колесах.

В дни подготовки к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик большую агитационную работу провели мотоциклисты городов, организовав пробеги по районам и колхозам.

На снимке: мотоциклисты общества «Буревестник» (Одесса) на старте агитационного мотопробега, посвященного выборам в Верховный Совет УССР

Фото Ф. Погорелко



# Организовать научно-исследовательскую работу по мотоциклам

Инж. И. УСПЕНСКИЙ

Мотоцикл старше автомобиля. Готлиб Даймлер создал в 1885 г. конструкцию автомобиля с двигателем внутреннего сгорания после успешного завершения работ над конструкцией мотоцикла. Однако, несмотря на преимущество в возрасте, мотоцикл получил меньшее распространение, чем автомобиль.

Три года назад, когда мы отмечали 50-летний юбилей автомобиля, о юбилее мотоцикла никто даже не вспомнил. Объясняется это, повидимому, тем, что к моменту юбилея наша мотоциклетная промышленность находилась в начале своего развития.

Много причин препятствовали у нас росту мотоцикlostроения. Одна из них — недооценка хозяйственного, спортивного и оборонного значения мотоцикла.

До сих пор у нас нет норм правильной эксплуатации мотоциклов, вследствие чего коэффициент их использования значительно снижается и при поверхностном взгляде многим кажется, что мотоцикл вообще малоэффективная машина. Это неверно. Мотоцикл полностью оправдал свое назначение.

На 1 января 1938 г. на земном шаре насчитывалось около 3 000 000 мотоциклов. Различные усовершенствования превратили мотоцикл в комфортабельную, экономичную,

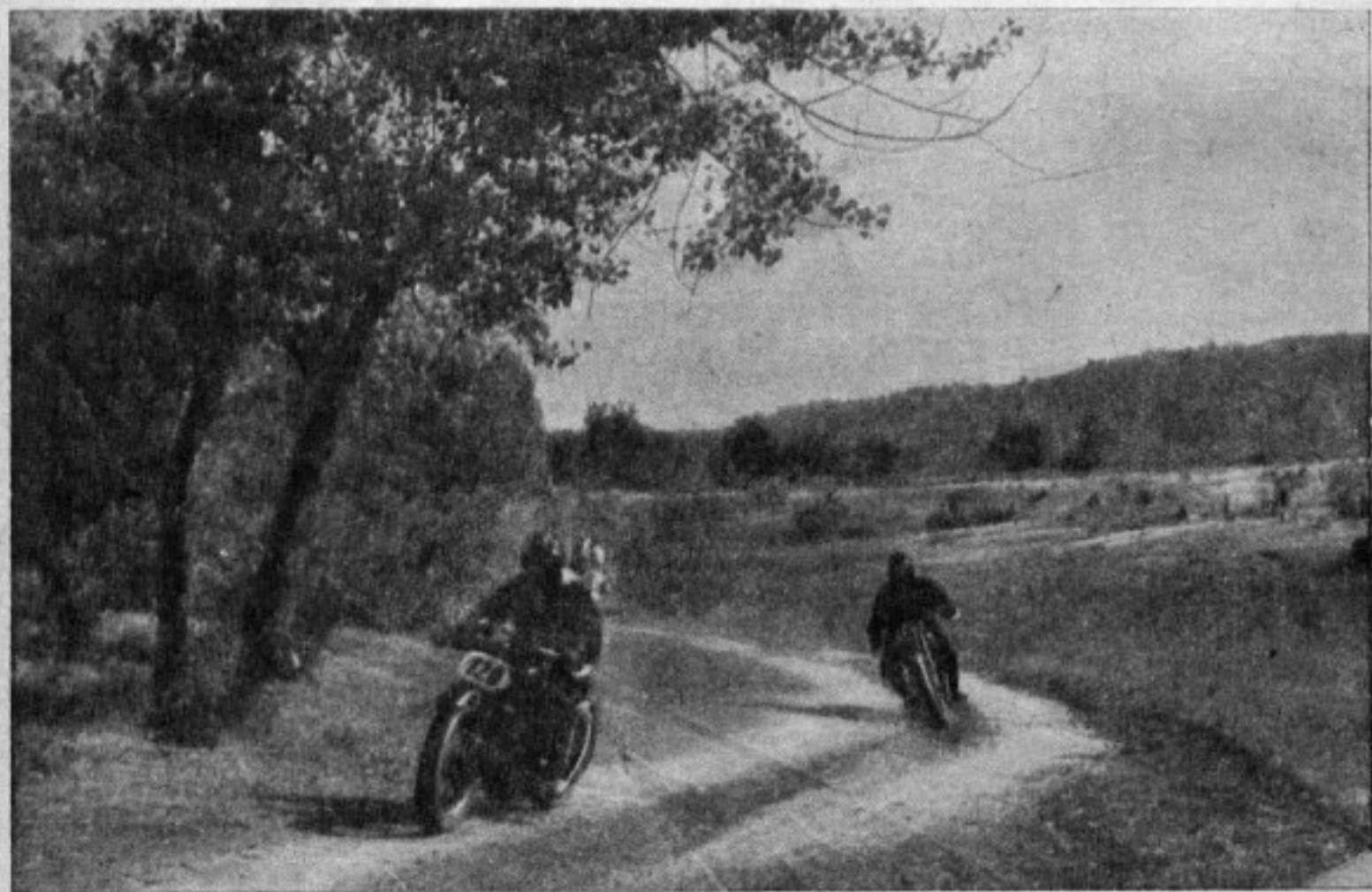
надежную, быстроходную и недорогую транспортную машину.

Как же развивается конструкция мотоцикла за рубежом?

Развитие мотоцикла идет двумя путями: первый путь — работа лабораторий и экспериментальных бюро мотоциклетных заводов, второй путь — организация разнообразных соревнований в спортивных мотоциклетных обществах и клубах.

Работу экспериментальных бюро заводы капиталистических стран, вследствие острой конкуренции, держат в строгом секрете. Часто, даже после получения патента и внедрения тех или иных новшеств в производство, завод продолжает засекречивать способы, с помощью которых он добился того или иного улучшения в конструкции и эксплуатации мотоцикла своей марки. Общая компоновка и разработка конструкции мотоцикла производится не в конструкторском бюро, которое не везде имеется, а в том же экспериментальном бюро.

Работа экспериментальных бюро на зарубежных заводах обычно преследует задачу улучшения мотоцикла какой-либо определенной конструкции. Никто не работает над объединением и систематизацией опытного ма-



Мотопервенство ВЦСПС. Проселочная дорога входит в лес, таящий много неожиданностей для гонщиков  
Фото М. Прехнера



териала, выявленнем каких-либо закономерных связей его с аналогичными явлениями в мотоциклах других марок и т. д. Словом, за рубежом не занимаются созданием теории или хотя бы основ стандартного расчета мотоцикла, на основании которых можно было бы построить стандартные типы мотоциклов с одинаковыми основными признаками и по возможности одинаковыми запчастями.

Империалистическая война 1914—1918 гг. показала, насколько необходимы были стандартные типы мотоциклов.

Идея создания стандартных конструкций мотоциклов определенных типов, с государственной точки зрения, является совершенно правильной и технически рациональной. В нашем социалистическом, строго плановом хозяйстве вопрос о постройке мотоциклов должен разрешаться только таким способом. Однако на практике наши мотоциклетные заводы до сего времени принимают на производство ту или иную конструкцию, большей частью по своему усмотрению. Причина этого — отсутствие у нас научно-исследовательских материалов по мотоциклам.

Попытки вести исследование мотоциклов у нас были. Начало их надо отнести к 1923 г., когда в Научном автотракторном институте ВСНХ (ныне Научный автотракторный институт) была организована лаборатория по мотоциклам. Однако в 1927 г. она была ликвидирована.

Если бы мы захотели сейчас получить технически правильные ответы хотя бы на самые элементарные вопросы, то можно смело сказать, что мы их не получили бы. Например: каков расход топлива и смазки на 100 км пути в различных условиях эксплуатации мотоцикла в Союзе? В каких пределах и какими конструктивными мероприятиями можно поднять максимальную мощность двигателей наших мотоциклов, используя стандартное горючее и масло? Что нужно сделать с мотоциклами, чтобы поднять их динамику на 30—40%? Каковы должны быть вес, клиренс, вылет передней вилки, динамические и скоростные качества основных типов мотоциклов в характерных условиях их эксплуатации в СССР? Как увеличить проходимость мотоцикла по грунтовой дороге во время весенней и осенней распутицы и в зимнее время? Как разработать конструкцию мотоцикла, чтобы его моторную группу можно было бы временно использовать в качестве стационарного двигателя в сельском хозяйстве? И т. д., и т. п.

Все приведенные вопросы не могут быть разрешены ни в наших автохозяйствах, имеющих мотоциклы, ни на наших заводах, где почти все экспериментальные работы имеют чисто производственный уклон. Технически правильное их разрешение возможно лишь в порядке соответствующих научно-исследовательских работ в хорошо оборудованной лаборатории мотоциклов, под руководством высококвалифицированных специалистов.



Тов. Гордюшева — первый в Вологде водитель мотоцикла с лыжами. Тов. Гордюшева — физкультурница, сдавшая нормы на значки ГТО, ГСО и ПВХО

Фото Н. Орлова

Так как до сих пор мы не имеем в Союзе ни научно-исследовательской лаборатории, ни даже ртуза, готовящего специалистов по мотоциклам, то для наиболее быстрого и продуктивного разрешения этого вопроса желательно учредить мотоциклетную кафедру при каком-либо из наших механико-машиностроительных или автомобильных втузов, создав при ней солидно оборудованную научно-исследовательскую лабораторию по мотоциклам. Такая лаборатория могла бы выполнять и задания исследовательского характера и задания мотоциклетных заводов, а также разрешать проблемы теоретического характера по указанию кафедры.

Эти мероприятия необходимо провести в самом срочном порядке. Только при развитии научно-исследовательской работы по мотоциклам наши мотоциклетные заводы смогут выпускать машины, не только не уступающие по качеству заграничным, но и превосходящие их в том отношении, что они будут лучше приспособлены для типичных условий эксплуатации в СССР.



Выпускаемые нашими заводами мотоциклы снабжены тремя различными системами электрооборудования; АМ-600 — магнето; А-750 — батарейным зажиганием, Л-300 и ИЖ-8 — маховым магнето.

Две первые системы электрооборудования полностью изготавливаются на заводах специальных отраслей промышленности; третья (или вернее, третья и четвертая, так как у машин Л-300 и ИЖ-8 конструкция магнето различная) — почти целиком самими мото-заводами.

Магнето мотоцикла АМ-600 (Таганрогского завода), с неподвижным якорем обычного, принятого у нас на производстве, образца. Хотя качество магнето не вызывает особых нареканий со стороны потребителей, тем не менее следует отметить, что магнето на мотоцикле вообще не разрешает вопросов освещения и сигнализации.

Установленная батарея — без какого-либо источника ее питания на самом мотоцикле — делает всю систему электрооборудования ненадежной, неспособной к действию при мало-мальски длительном отрыве от базы, где батарея может быть поставлена в зарядку.

К другим недостаткам системы электрооборудования мотоциклов АМ-600 следует отнести неудовлетворительную конструкцию переключателей света. Ролик последнего ча-

сто служит причиной заедания переключателя и плохого переключения света; нередки и случаи короткого замыкания.

На мотоциклах Подольского завода А-750 применена батарейная система электрооборудования, значительно лучше разработанная. Динамомашинка (производства одного из заводов Электрокомбината им. т. Куйбышева в Москве) весьма надежна и поэтому вся система работает неплохо. Правда, здесь имеются слабые стороны. Прерыватель, расположенный на крышке распределительного механизма, часто подвергается замасливанию. Низкое положение прерывателя понижает способность мотоцикла проходить броды и вообще водные препятствия. Значительно более удобным было бы вертикальное положение прерывателя над распределительным механизмом — по типу последних моделей мотоциклов Харлей-Давидсон.

Распределительный щиток мотоциклов ПМЗ, изготавливаемый самим мотозаводом, сильно устарел. Смонтирован он неудобно, подвержен вибрациям и в установленном на нем замке зажигания ГАЗ, изготавливаемом электрзаводом, часто бывают случаи заедания и короткого замыкания. Жаль, что до сего времени не освоена запроектированная заводом фара с переключателем внутри.

С установкой такой фары надобность в отдельном щитке отпадает, и мотоцикл осво-



Мотопервенство ВЦСПС. Преодолев все препятствия, т. Шлепнев («Буревестник») приближается к финишу

Фото М. Прехнера



бодится от устарелого дребезжащего прибора.

Маховичное магнето мотоциклов Л-300 ленинградского завода «Красный Октябрь» невысокого качества, что выражается в замасливаниях и малодоступности прерывателя, в случаях порчи обмоток. Что касается освещения, то оно существует только номинально, и езда на этом мотоцикле в ночное время опасна.

На мотоциклах Ижевского завода (ИЖ-8) маховичное магнето конструктивно более совершенно. Здесь маховик абсолютно закрыт и размещение прерывателя очень удобно для регулировки. К сожалению, система электрооборудования в целом пока еще не вполне разработана. Неудачны привод и расположение динамо (укреплено слишком низко и за габаритами рамы). Ряд недостатков имеет кнопка сигнала. Корпус кнопки чрезвычайно хрупок и легко ломается; механизм кнопки ненадежен. Нередко при нажатии гудка вспыхивает свет.

Недостаточно продумана проводка к заднему фонарю. Известны случаи короткого замыкания проводки, вследствие повреждения ее кромкой седла. Совершенно очевидно, что проводку из-под седла надо убрать.

Щиток, на котором расположены переключатель и амперметр, является подражанием безвкусной немецкой дешевке. Он крайне портит вид машины и, кроме того, дребезжит во время хода.

Давно следовало бы наладить массовую выделку общих для всех мотоциклов частей: батарей, фар, гудков и задних фонарей.

Батарей ЗМТ-16 производства Саратовского завода не обладают высокими качествами; они «текут», банки плохо склеены между собой, заливка банок ненадежна и часто отстает. Кроме того конструкция этих батарей требует установки их в железном ящике, что чрезвычайно неудобно, так как от действия кислоты ящик быстро разрушается. Непонятно, почему до сих пор не выпускается запроектированная два года назад специальная мотоциклетная батарея.

Передняя фара производства завода «Красный Октябрь» в Киржаче вполне удовлетворительна и по конструкции и по изготовлению. Жаль только, что запроектированная для нее лампа 32×21 с фланцевым патроном редко устанавливается в фаре и выпускаемые в продажу мотоциклы по большей части снабжаются лампой в 21 свечу со свановским патроном, переделанным под фланец.

Дисковые электрогудки производства Электрокомбината — невысокого качества. Они требуют частой наладки и обычно дают весьма слабый звук.

Задние фонари мотоциклетного образца построены с учетом использования их для освещения заднего номера и в качестве переносной лампы; в связи с этим, они часто растрясываются, колпак фонаря теряется. Целесообразно делать задние фонари\* стабильного типа, как у автомобилей.

\* \* \*

Переходя к конкретным предложениям по улучшению конструкций электрооборудования мотоциклов, не будем касаться моментов дискуссионных. Однако заметим, что изучение практики батарейного зажигания мото-



На юбилейной спартакиаде РККА.  
П. Суслов (Ленинградский военный округ)  
на крутом подъеме в 7-километровом кросс-  
коунтри

Фото Г. Гильгендорфа

циклов ПМЗ-А-750 позволяет рекомендовать эту систему зажигания и для мотоциклов ТИЗ-АМ-600. Это тем более целесообразно, что выпуск аппарата магдино весьма затягивается.

Маховичное магнето мотоциклов Л-300, по нашему мнению, вполне можно заменить магнето типа ИЖ-8. Что же касается электрооборудования последнего, то здесь необходимы некоторые улучшения: привод динамо надо осуществить при помощи трапециoidalного ремня, улучшить переключатель и кнопки сигнала и заменить распределительный щиток.

Необходимо также выпустить специальный мотоциклетный амперметр, так как существующий (типа ГАЗ) неудовлетворителен по качеству и непригоден к условиям работы при сильной тряске (обычные условия работы на мотоцикле), да и по шкале делений он мало подходит для мотоциклетных динамомашин.

В заключение необходимо сказать несколько слов о свечах. Непонятно, почему до сих пор не вводятся 14-миллиметровые свечи. Применение их в заграничной практике коммерчески давно оправдало себя, а в условиях склонности свечи к замасливанию — что мы, как правило, имеем на двигателях Л-300 и ИЖ-8 — применение их особенно целесообразно. Нам пришлось экспериментально испытать несколько 14-миллиметровых свечей советского производства на двигателях ИЖ-7 и ИЖ-8 и результаты были весьма положительными.



# ОБЕСПЕЧИМ МОТОПАРК ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ

А. ПОСТНИКОВ

Мотоцикл — одно из лучших средств технической подготовки автотракторных кадров, так как при изучении мотоцикла широкие круги молодежи знакомятся с рядом областей техники, физики, математики.

К сожалению, мотоцикл еще не является у нас массовым, общедоступным средством транспорта и спорта. Наши мотоциклетные заводы выпускают на рынок ограниченное количество машин, да и наличный парк мотоциклов зачастую используется недостаточно эффективно.

Особенно остро стоит вопрос о запасных частях для мотоциклов. Часто из-за поломки или износа незначительной детали машина надолго выбывает из строя. Заводы же выпускают детали в таком ограниченном количестве, что фактически в продажу они не поступают, а распределяются по конторам Главширпотреба для восстановления имеющихся мотоциклов. Все это тормозит развитие массового советского мотоциклизма.

Весьма плохо обстоит дело с выпуском таких дефицитных деталей и принадлежностей мотоцикла, как пальцы, поршневые кольца, поршни, молоточки прерывателя, конденсаторы и особенно — цепи. Тульский завод им. Батищева, единственный в Союзе, изготавливающий цепи  $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ , не может даже в слабой степени удовлетворить потребность в мотоцепях.

Главмотовелопром, который обязан снабжать мотопарк запасными частями, повидимому, не беспокоится об этом.

Образцом безответственного отношения к судьбе своей продукции может служить Подольский механический завод. Выпуская мотоциклы, он совершенно не занимается производством запасных частей к ним. За первое полугодие 1938 г. он не изготовил ни одного клапана, поршня, поршневого кольца, шатуна, подшипника, храповика, тройника, каретки, защитной крышки тормозного барабана и т. д. Московская контора Главширпотреба, имея огромное количество заявок со всех концов Советского Союза на эти детали, не

может их удовлетворить и много мотоциклов ПМЗ вынуждено бездействовать.

Обращает на себя внимание неразбериха в ценах на запасные части. Приведем один пример. Колесо мотоцикла в сборе Подольский механический завод отпускает по цене 1060 руб., а коляску вместе с колесом — по цене 1000 руб.

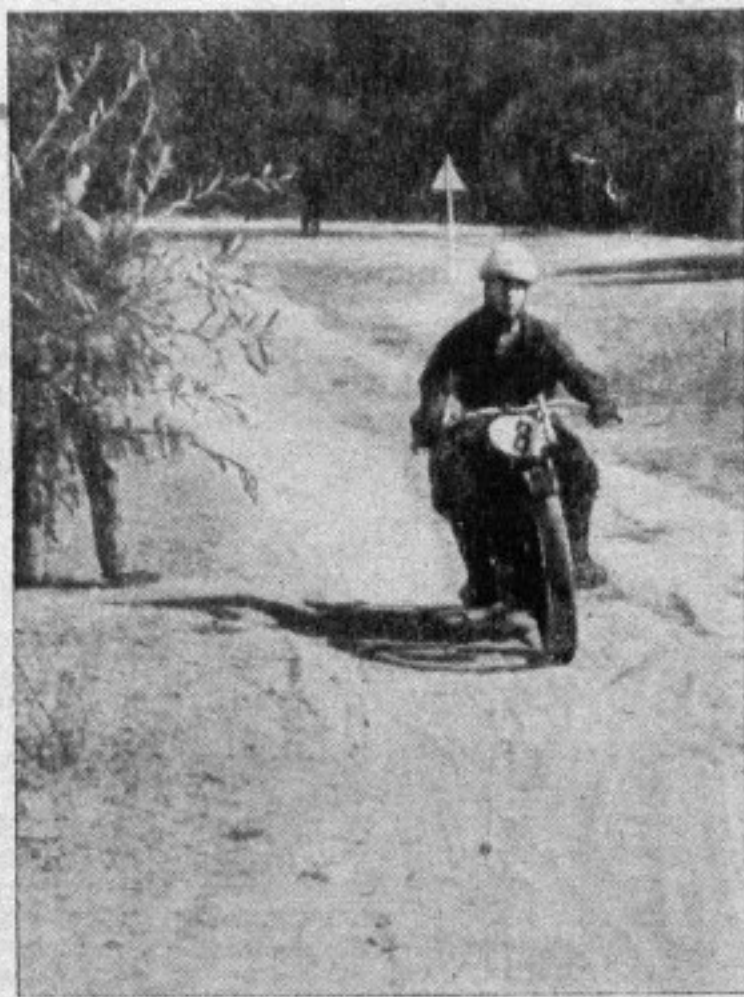
Плохо обстоит дело и с изготовлением запчастей к мотоциклам завода «Красный Октябрь». Так, за первое полугодие выпущено всего 50 шт. молоточков прерывателя, не хватает пальцев, поршневых колец и пр.

Несколько серьезнее к выпуску запчастей относится Ижевский завод, но и он недодает значительное количество пальцев, колец, кривошипных механизмов. Кроме того выпускаемые заводом пусковые шестерни недоброкачественны, что ведет быстро к разрушению не только шестерен, но и картера коробки передач.

Из всего сказанного можно сделать следующие выводы: вопросами изготовления запасных частей Главмотовелопром, которому подчинены Ижевский и Подольский заводы, занимается из рук вон плохо. Цепи, выпускаемые в ничтожно малом количестве заводом им. Батищева, к тому же весьма низкого качества. Если не принять срочных мер для снабжения мест цепями, то значительная часть мотоциклетного парка вынуждена будет простаивать.

В Минске имеется полная возможность наладить производство цепей, а значит и снабдить ими владельцев мотоциклов еще в 1938 г. и к сезону 1939 г. Завод «цепей Галля», имеет необходимое оборудование и материалы и мог бы через месяц начать массовый выпуск цепей. Но руководители из Главширпотреба не могут изыскать средства, необходимые заводу для закупки недостающего оборудования, вследствие чего парк мотоциклов вынужден простаивать.

Вопрос о производстве цепей и запасных частей для мотоциклов должен быть разрешен возможно скорее.



Мотопервенство ВЦСПС. Гонщик Петров (команда «Торпедо») на лесной дороге

Фото М. Прехнера



# МИРОВОЙ МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ПАРК

И. ДЮМУЛЕН

Мотоцикл служит не только для целей спорта или туризма. Он занимает довольно почетное место среди других видов наземного транспорта.

С большим успехом и с каждым годом все больше и больше мотоциклы используются в качестве перевозочного средства, а также различными учреждениями, для развозки мелких товаров, очистки почтовых ящиков, доставки писем и газет, перевозки врачей и пр. Мотоцикл завоевал прочное место и в армии, как средство механизации, моторизации и связи.

Широкое распространение мотоцикла объясняется многими его качествами, часто превосходящими общепризнанные положительные качества автомобиля. Так, средняя скорость движения мотоцикла не уступает скорости автомобиля; расход топлива и смазки в несколько раз меньше, чем у автомобиля; стоимость резины, по сравнению с автомобилем, весьма невелика, так как у мотоцикла меньше колес и сама резина меньшего размера. Для стоянки мотоцикл не требует большой благоустроенной площадки, отапливаемой в зимнее время, и может довольствоваться простым ящиком. Пуск в ход двигателя при низких температурах также не представляет никаких затруднений и не требует ни горячей воды, ни подогрева.

Правда, по сравнению с автомобилем мотоцикл до последнего времени обладал меньшей надежностью и комфортабельностью, но и эти качества значительно повысились вместе с общим улучшением конструкции последних моделей мотоцикла.

Если сравнить рост мотоциклетного и автомобильного парков за последние 12 лет (табл. 1), то оказывается, что мотоциклетный парк растет даже сравнительно быстрее, чем автомобильный.

Таблица 1

Части света	Количество мотоциклов	
	в 1925 г.	в 1937 г.
США . . . . .	140 415	107 945
Прочие страны Америки . . . . .	16 708	21 008
Европа . . . . .	1 219 313	2 364 245
Азия . . . . .	44 446	98 441
Африка . . . . .	37 016	57 214
Австралия и Полинезия . . . . .	91 770	101 945
Итого . . . . .	1 459 688	2 750 797

Таким образом мотоциклетный мировой парк за последние 12 лет возрос на 88,4%, а автомобильный парк, насчитывавший в 1925 г. 2 452 267 машин, возрос в 1937 г. до 4 244 914, т. е. на 73,5%.

Из таблицы видно, что только в США мотоциклетный парк за прошедшие 12 лет сократился, а во всех остальных странах он значительно увеличился, особенно в Европе и Азии. Небезынтересно отметить, что и в США моторпарк за последнее время начинает расти. Только за 1937 год он вырос почти на 9 500 машин.

В табл. 2 приводятся сведения о состоянии мотоциклетного парка за 1936 и 1937 гг. в его прирост.

Таблица 2

Части света	Количество мотоциклов		
	в 1936 г.	в 1937 г.	Рост парка
США . . . . .	98 541	107 949	+ 9 408
Прочие страны Америки . . . . .	19 576	21 003	+ 1 427
Европа . . . . .	2 214 651	2 364 245	+ 149 594
Азия . . . . .	92 295	98 441	+ 6 146
Африка . . . . .	57 344	57 214	- 130
Австралия и Полинезия . . . . .	99 977	101 945	+ 1 968
Итого . . . . .	2 582 384	2 750 797	168 413

Следовательно, только за один год мировой мотоциклетный парк возрос на 168 413 шт., что указывает на большую роль мотоцикла, как одного из видов механического транспорта, а не только «спортивного инвентаря».

В фашистских странах, ведущих бешеную подготовку к войне и тратящих огромные средства на вооружение и моторизацию своих армий, мотоциклетный парк возрос за последние 12 лет в 6—7 раз. Значительно вырос мотоциклетный парк и в таких странах, как Франция и Англия. Франция занимает второе место в мире по количеству мотоциклов, Англия занимает третье место в мире.

У нас, в СССР, мотоцикл может и должен получить самое широкое распространение в разнообразнейших отраслях народного хозяйства. Тяга к мотоциклу, особенно в сельских местностях, огромна, но до сих пор он является еще дефицитным товаром и купить его довольно трудно. Производительность наших мотоциклетных заводов пока явно недостаточна.

Перед Главным управлением мото-вело-промышленности стоит задача — увеличить производительность существующих заводов и организовать специальный мотоциклетный завод, который в больших количествах выпускал бы несколько моделей мотоциклов с рабочим объемом в 350, 500 и 1000 см<sup>3</sup>.





Комбриг В. П. ЧКАЛОВ

Герой Советского Союза

## ЗАМЕТКИ ОБ АВТО-МОТОСПОРТЕ

Закончились всесоюзные мотоциклетные соревнования в Киеве. Их спортивно-технические результаты можно признать достаточно высокими. Новые рекорды страны установлены в гонках на все дистанции в обоих классах мотоциклов советских заводов, в мужском и женском разрядах.

В большинстве случаев старые всесоюзные рекорды перекрывались несколькими спортсменами сразу.

Особенно приятно отметить успех молодежи. Она не только оказывала упорное сопротивление признанным мастерам, но в очень многих случаях вышла победительницей.

В списки рекордсменов СССР вписаны новые, до последнего времени неизвестные имена: Степанова, Шумилкина, Якушиной, Задорожной, Литус и многих других. Они в отличном стиле провели гонки и заняли классные места, оставив позади таких мастеров, как Иваненко, Норман, Владимирову и других.

Трудную стокилометровую дистанцию закончили почти все стартовавшие. Это тоже говорит о росте молодых спортсменов, о хорошей их тренированности.

Запрещение участвовать в розыгрыше первенства на мотоциклах иностранных марок вызвало в свое время протесты. Нашлось довольно много маловеров, утверждавших, что отсутствие заграничных машин снизит спортивные достижения и интерес к всесоюзным гонкам. Итоги только что проведенных соревнований на-голову разбили эти «импортные» теории. Острая борьба, высокий спортивный уровень — вот отличительные свойства прошедших соревнований.

Победа гонщика Шумилкина представляет особый интерес. Он реконструировал стандартный мотоцикл Таганрогского завода (в 500 кубических сантиметров) и установил новый всесоюзный рекорд в гонках на 100 километров для всех классов мотоциклов (т. е. и для машин больших кубатур). Одновременно он перекрыв рекорд, установленный в прошлом году в Киеве на мотоцикле иностранной (немецкой) марки.

Говоря о проведенном розыгрыше первенства СССР по мотоциклетному спорту, нельзя обойти молчанием вопросы руководства автомобильным и мотоциклетным спортом в нашей стране. Со всей ответственностью и прямотой надо сказать, что этот оборонный вид спорта не имеет ни настоящего хозяина, ни заботливого руководителя.

Старое вражеское руководство Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта разгромило авто-мотоспорт. Но что сделало новое руководство комитета для того, чтобы ликвидировать последствия этого вредительства? Ровным счетом ничего.

Председатель Всесоюзного комитета т. Зеликов, несмотря на все усилия спортивной общественности, всячески мешал развитию автомобильного и мотоциклетного спорта. В течение года т. Зеликов с каким-то особым рвением тормозил эту важную работу. Он не пожелал разрешить ни одного крупного вопроса даже внутри своего «ведомства». Вот примеры. Авто-мотоспорт требует отлично налаженного материально-технического снабжения, а председатель комитета заявляет, что это дело не касается его «ведомства», и на этом основании ничем не помогает. Для скоростных соревнований на мотоциклах требуются специальные предохранительные гоночные шлемы, а председатель комитета считает, что это — ненужная выдумка.

Издательство «Физкультура и спорт» за последние два года не напечатало ни одной книги по автомобильному и мотоциклетному спорту. И это при условии, что на рынке такой литературы абсолютно нет, а в издательстве имеются готовые рукописи.

Всесоюзный спортивный календарь лежал «в долгом ящике» председателя комитета семь месяцев. Только в июне тов. Зеликов соблаговолил утвердить его. Состав членов всесоюзной коллегии судей не утверждается вот уже в течение девяти месяцев.

Несмотря на многочисленные сигналы печати и широкой спортивной общественности, т. Зеликов с удивительным равнодушием смотрит на то, как в Центральном авто-мото-клубе СССР орудуют чуждые люди, бездельники, доведшие клуб до развала. Тов. Зеликов берет под свою защиту бездельников, как брал под защиту ныне арестованного начальника Центрального клуба Штейнера. Только вмешательство заместителя председателя Всесоюзного комитета тов. Герасимова дало возможность освободить клуб от этого «руководителя».

«Недостатки, которые имеются в физкультурной работе, зависят не от неправильного организационного построения», — глубокомысленно заявил т. Зеликов с трибуны VII пленума ВЦСПС. Эту свою более чем странную установку он реализует на практике: организационная структура руководства авто-мотоспортом в стране до сих пор не определена.

Авто-мотоспорт надо вывести на широкую советскую дорогу. Огромный, неистощимый интерес к этому боевому виду спорта со стороны нашей прекрасной молодежи, его колоссальное оборонное значение требуют немедленной ликвидации того хаоса и беспомощности, которые до последнего времени царят во Всесоюзном комитете по делам физкультуры и спорта.

«Правда»



# ПОВЫСИТЬ УРОВЕНЬ ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ мотоспортсменов

А. СИЛКИН

Председатель правления  
авто-мотоклуба «Старт»

Запросы наших мотоспортсменов весьма разнообразны. Они требуют от промышленности выпуска более широкого ассортимента мотоциклов всех классов от 250 до 1200 см<sup>3</sup> и улучшения качества выпускаемой продукции. Мнения многих тысяч советских мотоспортсменов единогласно сходятся на том, что выпускаемые нашей промышленностью мотоциклы в очень малой степени являются скоростными, что наши мотоциклетные заводы должны серьезно поработать над коренным усовершенствованием своих моделей.

Даже одна из лучших моделей мотоциклов — ИЖ-8 страдает рядом конструктивных недочетов. У нее неудачна конструкция сочленения узлов передней вилки, которая после 500—600-километрового пробега сильно разбалтывается, в результате чего происходит заедание болтов и втулок. Кулачок прерывателя изготавливается из недостаточно прочной пластмассы, быстро срабатывается, а это нередко приводит к прекращению зажигания.

Недостатки советского мотоцикlostроения изживаются медленно, главным образом потому, что технико-конструкторская работа на заводах постарелена слабо, заводы не имеют исследовательско-испытательных станций и средств для экспериментальных работ и постройки опытных образцов новых моделей.

К чему это приводит на практике, показывает пример Подольского завода. Конструкторский коллектив завода давно спроектировал новый мотоциклетный двигатель. В проекте имеется много ценных технических мыслей, упрощающих и улучшающих двигатель, но завод до сих пор не отпустил необходимых средств для реализации этого проекта.

Мотоциклетный спорт в нашей стране не должен и не может быть достоянием узкой группы мотогонщиков. Борясь за массовое производство совершенных советских мотоциклов, мы преследуем цель создать условия для воспитания у широких масс наших мотолюбителей качеств, свойственных истинным патриотам, защитникам страны социализма: смелости, находчивости, быстроты ориентировки, технического мастерства, овладения искусством вождения быстроходных машин. Для этого нужно, в первую очередь, добиться повышения пока еще низкого технического уровня наших мотоспортсменов. Нужно объединить и сконцентрировать техническую мысль. Большинство мотоспортсменов работает разобщенно, замкнуто, не обмениваясь опытом, часто «засекречивая» свою работу, и в результате некоторые из них после долгих мучительных поисков открывают... уже давно открытые Америки.

Недавно Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР вынес решение о перестройке руководства авто- и мотоспортом. Центральный авто-мотоклуб СССР (ЦАКС) становится организационным и технико-методическим центром авто-мотоспорта в Советском Союзе. По нашему мнению, Центральный клуб должен стать и центром технико-конструкторской работы, своего рода втузом для наших мотоспортсменов.

При Центральном авто-мотоклубе нужно создать научно-исследовательскую и технико-конструкторскую лабораторию, чтобы любой мотоспортсмен нашел здесь все необходимое для повышения своего мастерства: образцово оборудованные мастерские, нужные материалы, литературу, высококвалифицированную консультацию и помощь; чтобы он мог здесь ознакомиться с новейшими достижениями мировой мотоциклетной техники, с последними моделями иностранных и советских машин.



Тов. Данилевская (слева) — одна из лучших мотоциклисток женской команды Центрального авто-мотоклуба — делится опытом вождения мотоцикла с молодой мотоциклисткой — работницей Трехгорной мануфактуры им. Дзержинского т. Богачевой

Фото Вельяшева



# НАМ НУЖНЫ СКОРОСТНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

Тысячи трудящихся мотоциклистов-любителей и мотоспортсменов все настойчивее предъявляют нашей мотоциклетной промышленности вполне законное требование — дать технически совершенные скоростные и спортивные мотоциклы.

К сожалению, это требование до сих пор не удовлетворяется, вследствие технического консерватизма конструкторов и руководителей заводов.

Примером такого консерватизма явились состоявшиеся недавно в Могилеве соревнования на первенство советской марки. Итоги этих соревнований говорят о том, что истекший год в работе наших мотоциклетных заводов прошел без достаточных положительных результатов и, во всяком случае, не дал заметного повышения скоростей.

Наши заводы совершенно не занимаются выпуском экспериментальных образцов скоростных и спортивных мотоциклов, которые могли бы выступить на конкурсных соревнованиях с иностранными марками.

Мотогонщики сами добиваются повышения скоростей. Форсируя двигатели, они изготовляют особые поршни, карбюраторы, свечи и т. д. В процессе технико-конструкторской работы мотоспортсмены обнаруживают в мотоциклах конструктивные и материальные дефекты.

Приведем хотя бы такой пример. Двигатель мотоцикла Подольского завода можно

форсировать и, таким образом, выжать из него большую скорость. Но с мотоциклом ПМЗ-750 экспериментировать опасно. На больших скоростях машину бросает в сторону. Это происходит потому, что мотоциклы Подольского завода рассчитаны для работы с коляской и седоком сзади. Как спортивные, их необходимо выпускать с облегченной передней частью и с верхними клапанами. Это повысит скорость машины и улучшит ее устойчивость.

Авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта запретила использовать на советских мотоциклах во время соревнований отдельные заграничные детали, в частности, свечи. А между тем наша промышленность еще не выпускает таких свечей, которые могли бы быть использованы при форсировании двигателя и повышении степени сжатия. Поэтому советские мотогонщики вынуждены изготовлять свечи кустарным способом, комбинировать. Ясно, что при этих условиях невозможно изготовить технически совершенную свечу, и таким образом, нельзя полностью реализовать возможности двигателя.

Серьезное внимание надо обратить на покрышки.

Необходимо изменить форму покрышек и рисунок протектора, так как выпускаемые сейчас покрышки круглой формы имеют плохое сцепление и не годятся для проселочных сырых и песчаных дорог. Нужно освоить производство дюртрековой резины, намного повышающей проходимость мотоцикла и увеличивающей его скорость в условиях бездорожья.

Заводы мало интересуются технико-конструкторской работой мотогонщиков, не торопятся сделать из итогов их работы соответствующих практических выводов. Еще очень слаба связь заводов с мотогонщиками, слаба помощь, оказываемая им заводами. Например, общество «Динамо» для одного из авторов этой заметки, т. Савостьянова, еще в январе просило Ижевский завод прислать для экспериментальных работ двигатель последней модели. Завод до сих пор не удосужился даже ответить.

Всекие конструктивные изменения, на основе которых некоторые мотоспортсмены добиваются повышения скоростей мотоцикла, должны учитываться нашей мотоциклетной промышленностью; большие скорости должны стать доступными рядовым мотоспортсменам и мотолюбителям.

Нам нужны спортивные мотоциклы со средней скоростью в 150 км в час, чтобы мы могли на этой основе вести свою экспериментальную работу с целью достижения еще больших скоростей и завоевания мировых рекордов.

**П. К. Савостьянов** — чемпион СССР по мотоспорту.

**Д. П. Полянов** — мотоспортсмен общества «Динамо».



Мотопервенство ВЦСПС. Гонщик на повороте.  
Фото М. Прехнера



# ВСЕУКРАИНСКИЕ МОТОСОРЕВНОВАНИЯ

Б. АБРАМОВ

В текущем году с 6 по 12 августа Украинский комитет физкультуры и спорта провел в Киеве мотосоревнования на первенство Украины.

Восемь городов — Киев, Харьков, Одесса, Сталино, Николаев, Днепропетровск, Винница и Запорожье — выставили на старт 59 лучших спортсменов, среди которых было 14 женщин.

Сорок второй километр Житомирского шоссе мотоспортсмены недаром называют «лучшим километром Союза». Его профиль и покрытие создают отличные условия для мастеров больших скоростей.

В километровке с хода лучшего результата в классе советских мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> добился т. Поздняков (Харьков), шедший на машине ИЖ-7. Его результат — 36,14 сек. (средняя скорость — 99,612 км в час) — новый украинский рекорд.

В классе советских мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> десять участников, в большинстве молодежь, перекрыли старый украинский рекорд. Новый рекордсмен Украины т. Серецкий (Харьков) прошел километровку в 30,87 сек. (средняя скорость — 116,618 км в час), на втором месте Сержантов (Одесса) — 31,9 сек.

Новый украинский рекорд принесла и женская километровка. Тов. Рогулина (Одесса) на ИЖ-7 пришла первой в хорошее время — 37,55 сек. (средняя скорость — 95,872 км в час).

По классу мотоциклов иностранных марок во всех кубатурах также установлены новые республиканские рекорды. Тов. Страшников (Одесса) на пятисоткубовом Б. С. А. прошел классическую «спринтерскую» дистанцию в 29,54 сек. (средняя скорость — 121,868 км в час).

Его одноклубник Трофимов на мощном «Харлее» 1200 см<sup>3</sup> прошел километр в абсолютно лучшее время — 29,14 сек. (средняя скорость — 123,541 км в час).

Отличного результата добилась молодая спортсменка Задорожная (Днепропетровск). В классе свыше 750 см<sup>3</sup> на мотоцикле Б. С. А. она «пролетела» километровку в рекордные 30,65 сек. (средняя скорость — 117,455 км в час). Этот результат является всесоюзным женским рекордом.

100-километровая шоссегонка для мужчин и 50-километровая для женщин прошли с меньшим успехом.

Любопытный эпизод, закончившийся установлением нового рекорда, произошел во время гонки советских мотоциклов в классе до 300 см<sup>3</sup>. Первое место здесь завоевал т. Середенко (Харьков) со временем 1 час. 17 мин. 29,4 сек. Вторым остался Голенищев (Одесса). Недовольный своим результатом Голенищев добивается разрешения идти вторично стокилометровую дистанцию на побитие рекорда.

Получив разрешение судейской коллегии, Голенищев финиширует в отличное время — 1 час 8 мин. 8,4 сек., добившись этим звания рекордсмена УССР. Его результат выше официального всесоюзного рекорда на 100 км, установленного в этом классе машин в 1937 г. Ириной Владимировой. Но все же почетное звание рекордсмена СССР ему присуждено быть не может, так как на соревнованиях «Первенство заводской марки», проведенных в Могилеве 30 июля 1938 г. чемпион СССР Сергей Бучин прошел 100 км в 1 час 7 мин. 54,4 сек.

Мотоспортсмены гг. Боярчук и Страшников (Одесса) в классах импортных мотоциклов до 350 и 500 см<sup>3</sup> также установили новые всеукраинские рекорды. Время Боярчука — 1 час 17 мин. 13,4 сек., а Страшникова — 58 мин. 34 сек.

В классе советских мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> военный техник Алексеев (Киев) на ТИЗ прошел дистанцию также в рекордное время — 1 час 2 мин. 20,4 сек.

Отличного результата в гонке на 50 километров добилась т. Задорожная (Днепропетровск), удержав звание рекордсменки Союза. Результат т. Задорожной — 29 мин. 55,87 сек. — ставит ее в первый ряд наших отважных женщин мотоспортсменок.

Исключительно трудный мотокросс на дистанцию 55 км был финальным соревнованием украинского мотопервенства.

Тов. Пикулин (Сталино) и т. Сержантов (Одесса) выиграли это труднейшее испытание в обоих классах советских мотоциклов. Время первого на ИЖ-7 — 1 час 27 мин. 57 сек., второго на ТИЗ — 1 час 38 мин. 21,4 сек.

Командное первенство, как и в прошлом году, завоевала команда Опессы — 117 очков, на втором месте — команда молодого авто-мотоклуба г. Сталино — 126,5 очка. Команды Киева (их выступало две) заняли, как и в прошлом году, «дальние» места — пятое и шестое, получив 186 и 205 очков.

• •

На итоговом вечере была послана телеграмма т. Косареву.

«Мы, участники и судьи мотосоревнований на первенство Украины, шлем Вам наш пламенный большевистский привет.

Установленные на соревнованиях 15 республиканских и всесоюзных рекордов посвящаем 20-й годовщине ВЛКСМ.

Пусть знают японские самуран и другие фашистские хищники, что материальная часть наших мотоциклов работает безотказно и что по первому зову партии, правительства и товарища Сталина, мы, пламенные патриоты, станем несокрушимой стеной на защиту нашей социалистической родины».





Участники юбилейной спартакиады РККА перед мотоциклетным кроссом.  
На снимке слева направо: воентехник 1-го ранга Б. Томасов, М. Цицелевский и капитан Н. Степанов

Фото Д. Фавловича

## На юбилейной спартакиаде РККА

Б. ЗИЛЬБЕРБЕРГ

Военные округа выставили на старт мотоциклетных соревнований юбилейной спартакиады РККА, Военно-Морского Флота и «Динамо» 30 мотоциклистов-спортсменов.

Разнообразная программа соревнований дала возможность всесторонне выявить техническое и спортивное мастерство мотоциклистов, динамические качества, надежность и прочность отечественных мотоциклов.

В километровке с хода в классе советских мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> из десяти финишировавших двое — т. Рождественский (Харьковский военный округ) на Л-300 и т. Польский (Московский военный округ) на ИЖ-8 — сумели показать среднюю скорость свыше 100 км в час. Скорость остальных восьми участников колебалась между 76 и 87 километрами в час.

На соревнованиях в классе советских мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> т. Ротмистрову (Московский военный округ) в километровке с хода на машине ПМЗ удалось добиться хорошего результата — 29,34 сек. (средняя скорость — 122,699 км в час). Остальные 18 участников показали скорость от 89 до 100 км в час.

Километровка со стартом с места требует от гонщика искусства четко и быстро переключать передачи. Лучшими из соревную-

щихся оказались: в классе до 300 см<sup>3</sup> — т. Польский (Московский военный округ). Он прошел километр на ИЖ-8 за 44,89 сек. (средняя скорость — 80,196 км в час); в классе до 750 см<sup>3</sup> — т. Томасов (Киевский военный округ) на ТИЗ — 44,67 сек. (средняя скорость — 80,591 км в час).

\* \* \*

Важнейшим этапом соревнования было проведение кросса-коунтри на дистанцию 7,5 км. Дистанция этого чрезвычайно интенсивного оборонного соревнования почти сплошь была заполнена естественными препятствиями (брод, песок, подъемы и спуски, заболоченные участки, лесные дороги) и искусственными препятствиями (восьмерка, габаритные ворота, качели и т. п.).

Из 30 стартовавших участников 26 закончили дистанцию успешно. Это — показатель несомненно хорошего владения мотоциклом, тренированности и общей высокой физической подготовки военных мотоциклистов. В большинстве проведенных в 1938 г. кроссов количество участников, окончивших дистанцию, не превышало 50—60% от числа стартовавших.



В результате подсчета сложной системы штрафных очков, на первом месте по кроссу в классе до 300 см<sup>3</sup> оказался представитель Белорусского военного округа т. Веретеленко, шедший на мотоцикле Л-300. Его время — 19 мин. 38,9 сек. На втором месте — т. Воронков (Белорусский военный округ), на третьем — т. Анищенко (Ленинградский военный округ).

В классе до 750 см<sup>3</sup> т. Томасов (Киевский военный округ) прошел на ТИЗ всю дистанцию без штрафных очков, и финишировал в 18 мин. 15,17 сек. Вторым пришел т. Вычегжанин (Дальний Восток), третьим — т. Дорбжин (Московский военный округ).

В последний день мотосоревнований был проведен маршрутный пробег на 150 км. По условиям пробега эта дистанция должна была быть пройдена за 4 часа с наименьшим расходом горючего и с наибольшей сохранностью машины. На старте заполненные горючим баки машин были заломбированы. Стартовали гонщики у северных ворот стадиона «Динамо».

До Солнечногорска путь мотоспортсменов проходил по гладкому асфальтированному шоссе, дальше — по проселку, переходящему затем в булыжное Пятницко-Берендеевское шоссе. Участники финишировали между селениями Спасе и Павшино.

Победителем маршрутного пробега в классе до 750 см<sup>3</sup> — как и в километровке с места и в кросс-коунтри — был воентехник 1-го ранга т. Б. Томасов (Киевский военный ок-



Чемпион юбилейной спартакиады по мотоциклу А. Польский (Московский военный округ) берет брод в 7-километровом кросс-коунтри

Фото Г. Гильгендорфа



Тов. Картинцев (Забайкальский военный округ) обходит восьмерной кегли, расставленные на площадке

Фото Г. Гильгендорфа

руг). Его отлично отрегулированный ТИЗ израсходовал всего 3,85 л горючего; время т. Томасова — 4 часа 02 мин. 37,2 сек. Второе и третье места заняли тт. Суслов и Санталов (Ленинградский военный округ), — оба на мотоциклах ПМЗ.

В классе двухтактных советских мотоциклов первым пришел т. Анищенко (Ленинградский военный округ) на Л-300, вторым — т. Воронков (Белорусский военный округ), третьим — т. Польский (Московский военный округ).

В результате трехдневных соревнований командное первенство РККА 1938 г. по мотоциклу завоевала команда Московского военного округа в составе тт. Польского (ИЖ-8), Дорожкина (ТИЗ) и Рогмистрова (ПМЗ), набрав 7,5 очка. Она взяла первый приз в километровке с хода, второй — в километровке с места и два третьих места — в кросс-коунтри и маршрутном пробеге.

На втором месте команда Киевского военного округа в составе тт. Томасова, Степанова, Цицельского (все на мотоциклах ТИЗ), набравшая 9,5 очка.

Третье место завоевала команда Белорусского военного округа, в составе тт. Веретеленко, Воронкова, Беляева (все на Л-300), набравшая 10,5 очка.

Четвертое место осталось за командой Ленинградского военного округа в составе тт. Анищенко (Л-300), Коробейникова (ПМЗ) и Санталова (ПМЗ), набравшей также 10,5 очка.



На пятом месте команда Дальнего Востока в составе тт. Вычегжанина, Зеленко и Ястребенко (15,5 очка).

В личном первенстве по троеборью (две километровки, кросс-коунтри и маршрутный пробег) в классе советских мотоциклов до 300 см<sup>3</sup> места распределились в таком порядке: первое место и звание чемпиона юбилейной спартакиады присуждено т. А. Польскому (Московский военный округ), набравшему 10 очков, второе место, при 14 очках, завоевал т. С. Воронков (Белорусский военный округ); третье — т. Д. Анищенко (Ленинградский военный округ) — 18 очков, четвертое — т. Б. Зеленко (Дальний Восток) — 19 очков, пятое — т. С. Картинцев (Забайкальский военный округ) — 23 очка.

В классе советских мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> звание чемпиона юбилейной спартакиады присуждено т. Б. Томасору (Киевский военный округ), набравшему 9 очков, на второе место вышел т. Н. Дорожкин (Московский военный округ) — 19 очков, на третье — т. Санталов (Ленинградский военный округ) — 27 очков, четвертое, пятое и шестое места поделили с одинаковым количеством очков (28) тт. Цицельский (Киевский военный округ), Криворотов (Северокавказский военный округ) и Вычегжанин (Дальний Восток).



На финише мотокросса

Первая встреча мотоциклистов военных округов, совместное их участие в крупнейшем мотосоревновании, товарищеские беседы, проведенные с рекордсменами и чемпионами СССР по мотоспорту, — все это послужит дальнейшему развитию важнейшего вида оборонного спорта в армии.

## Авто-мотоспорт в обществе „Старт“

Авто-мотоклуб Всесоюзного физкультурного общества «Старт» (б. Московский автомобильный клуб) существует с 1923 года.

За 15 лет клуб пережил много хозяев. Одни из них намечали в свое время превратить его в клуб инженерно-технических работников, с кафе, бильярдом и танцзалом, другие — в клуб хозяйственников. Но почти все в «заботах» о перестройке забывали о прямых задачах клуба — подготовке автомобилистов и мотоциклистов, развертывании авто- и мотоспортивной работы.

Центральный совет общества «Старт» не так давно вынес даже решение о ликвидации клуба, и лишь вмешательство ВЦСПС устранило эту угрозу.

В результате авто-мотоклуб сейчас не имеет ремонтных мастерских и даже сносного гаража; вместо них — ветхий сарайчик, куда едва вмещаются машины, приналежавшие клубу.

Только благодаря настойчивости авто-мотоспортсменов — шоферов и автоработников клуб «Старт» все же ведет практическую работу и имеет некоторые достижения.

В ряде городов — Ленинграде, Ярославле, Архангельске, Иваново, Муроме, Калининске, Туле — Центральный совет общества «Старт» создал с помощью клуба авто-мотоспортивные секции в местных отделениях общества. Клуб оказывает им техническую помощь, помогает в пополнении мотоциклетного парка, и сейчас в распоряжении местных секций имеется свыше 150 мотоциклов. Регулярно в различных городах с помощью клуба проводятся соревнования за первенство общества. Прошедшей зимой клуб подготовил для мест-

ных секций 20 преподавателей — инструкторов мотоциклетного спорта.

Мотоциклисты общества «Старт» участвуют в крупных мотосоревнованиях, кроссах и пробегах, проводимых Центральным авто-мотоклубом СССР. Недавно «Старт» провел скоростные мотосоревнования на 50 км, в которых участвовали мотоциклы отечественного производства до 300 см<sup>3</sup>. Лучших результатов добились тт. Бусоргин (шофер такси) и Теплякова. Тов. Бусоргин прошел на ИЖ-8 50 км за 32 мин. 15 сек., т. Теплякова — за 32 мин. 45 сек. (скорость — 91,565 км в час), что является новым всесоюзным рекордом.

Сейчас для авто-мотоклуба наступают лучшие времена. ЦС общества «Старт» и ЦК союза шоферов Москвы и Ленинграда в специальном решении признали необходимым поставить в обществе автомобильный и мотоциклетный спорт на ведущее место. ЦС общества решил построить в Москве авто-мотоспортивную станцию и на строительство ее (в Тестовском поселке) отпущено 800 000 руб. Здесь строится целый комбинат — гараж, ремонтные и экспериментальные мастерские, технические кабинеты, испытательная станция-лаборатория, что даст возможность правильно организовать научно-исследовательскую работу членов клуба в области авто-мотоспорта, широко поставить дело подготовки авто-мотолюбителей.

Ныне клуб «Старта» закончил переучет своих членов. Он освободился от всякого рода «мертвых душ» и теперь насчитывает в своих рядах до 500 чел., горячо интересующихся авто-мотоспортом.

Д. Вольф



# ПОДГОТОВКА ЛЮБИТЕЛЕЙ-АВТОМОБИЛИСТОВ

Е. РУСАНОВ

Массовая подготовка любителей-автомобилистов и мотоциклистов особенно широко развернулась в текущем 1938 г. Десятки тысяч молодых советских патриотов — юношей и девушек — с увлечением овладевают техникой управления машиной.

Сложное дело подготовки кадров автомобилистов и мотоциклистов требует четкой и правильной организационной структуры. Следует признать, что в этом вопросе нет еще должной ясности.

В отдел физкультуры, спорта и туризма ВЦСПС, во Всесоюзный и местные комитеты физкультуры нередко приходят письма, сигнализирующие о неблагополучии с подготовкой любителей-автомобилистов и мотоциклистов.

«...Курсы мы закончили, но навыков практической езды не получили. Просим помочь нам в приобретении машины», — пишут физкультурники из г. Кимры, Калининской области.

«...Машину для практики трест «Майнефть» не давал нам в течение трех месяцев. Наконец выделил машину, но она оказалась непригодной для езды», — сообщают из Нефтегорска рабочие нефтепромыслов.

«...Нет средств, учебного оборудования, гаража, бензина», — пишет т. Васильев — председатель совета спортобщества «Красное знамя» Глуховского комбината.

Эти тревожные корреспонденции о трудностях и срыве учебы имеют место там, где учебная работа проводится кустарно, где руководители комитетов физкультуры и добровольных спортивных обществ стоят в стороне от важного и сложного дела авто-мототехнической учебы.

Обучение технике управления автомобилем и мотоциклом — этими точными и сложными машинами — не может проводиться в условиях, когда квалифицированные преподаватели подменяются случайными людьми, учебные машины — обещаниями, а постоянные учебные классы — «углами на прокат».

Многие физкультурные организации продолжают плодить и ревностно отстаивать ничем необеспеченные, бесконтрольно работающие кружки. В результате — сотни тысяч рублей зачастую пускаются на ветер. В Иванове спортобщество «Учитель», израсходовав 25 тыс. руб., подготовило всего трех мотоциклистов, а общество «Старт» — четырех.

Отдел физкультуры ВЦСПС долгое время защищал кружковую «систему» подготовки любителей-автомобилистов и мотоциклистов. Сейчас он взял курс на создание стационарных авто-мотоучебных пунктов при добровольных спортивных обществах.

Дело подготовки любителей-автомобилистов и мотоциклистов в физкультурных организациях надо строить на базе укрупненных авто-мотоучебных пунктов, обеспеченных крепкой материально-технической базой, помещениями и кадрами квалифицированных преподавателей. Только в этом случае авто-мотоучеба будет успешно двигаться вперед.

Некоторые комитеты физкультуры и спорт-

общества начали спешно создавать авто-мотоучебные пункты, формально восприняв указания Всесоюзного комитета по этому вопросу. Ничего не изменив к лучшему, они ограничились переменной вывески, за которой сохранили прежние кустарные методы работы.

Газета «Советская Киргизия» пишет о том, что учебный пункт при республиканском комитете физкультуры не располагает учебными пособиями, преподавателями, в нем нет электрического освещения и т. д., что это лишь пародия на учебный пункт.

Дело, конечно, не в перемене названия. Всесоюзным комитетом утверждено положение об авто-мотоучебных пунктах и все физкультурные организации обязаны соблюдать его, как директиву, а не только как доброе пожелание.

Задача комитетов, как органов государственного руководства и контроля за физкультурной работой, состоит в том, чтобы привести все учебные пункты физкультурных организаций, готовящие авто-мотолюбителей, в строгое соответствие с этим положением, не допускать кустарщины в работе, не самоустраиваться от руководства.

При комитетах физкультуры сейчас имеется 58 работающих авто-мотоучебных пунктов. Еще больше их создано при крупнейших спортобществах. Эта сеть должна быть тщательно проверена и обеспечена всем необходимым для продуктивной учебы.

В деле контроля за соблюдением условий, при которых может разрешаться подготовка авто-мотолюбителей, комитетам должны помочь местные органы Госавтоинспекции. В соответствии с требованиями последней — все учебные организации, готовящие авто- и мотолюбителей, должны регистрироваться в местных квалификационных комиссиях. Требования при регистрации будут предъявляться довольно серьезные, но законные. При этом маломощные кружки, не имеющие технической базы, либо подтянутся до уровня этих требований, либо организационно примкнут к уже существующей сети учебных пунктов при комитетах и добровольных спортивных обществах на правах их учебных филиалов.

Надо прямо сказать, что единственно правильным путем для многочисленных малых добровольных спортобществ и их низовых коллективов, не могущих создать свои учебные пункты, будет путь объединения их сил и средств в одном месте. Таким местом должен стать объединенный авто-мотоучебный пункт спортобществ при комитете физкультуры или авто-мотоклуб.

Авто-мотоклубы, уже располагающие учебным парком машин, гаражами и кадрами, должны стать организаторами учебной подготовки авто-мотолюбителей в спортобществах, должны возглавить это дело в масштабах города и области, превратившись в учебно-методические центры руководства и помощи спортобществам.



# ПЕРВЕНСТВО ВЦСПС ПО МОТОЦИКЛУ



Между лесной дорогой и сыпучими песками узкая полоска сырого песку на берегу реки Оки была отдыхом для мотогонщиков

Фото М. Прехнера

С 22 по 24 августа в г. Горьком были проведены соревнования на первенство ВЦСПС по мотоциклу.

20 добровольных спортивных обществ были представлены 142 гонщиками, в числе которых 36 женщин.

В соревнованиях принимали участие, главным образом, молодые мотоциклисты, недавно подготовленные добровольными спортивными обществами. В первую категорию (самую сильную) было выделено 25 гонщиков.

В элементы двоеборья входили: шоссейная гонка на 300 км и кросс на 50 км для 1-й категории; шоссейная гонка на 100 км и кросс на 50 км для 2-й категории; шоссейная гонка на 100 км и кросс на 25 км для женщин.

В гонке по шоссе первые места заняли команды общества «Зенит» (1-я категория) и «Локомотив» (2-я категория).

Дистанция кросса (два круга по 25 км) изобиловала препятствиями. Участникам кросса надо было преодолеть лесную дорогу, зарытую ямами, песчаный пляж вдоль реки Оки, болото и три брода.

В результате сильной борьбы с командой общества «Зенит» к финишу уверенно пришла команда общества «Старт», гонщики которой заняли три первые места в личном первенстве, завоевав командное первенство и переходящий приз ВЦСПС.

Кросс для женщин оказался слишком трудным. Ни одна из женских команд полностью к финишу не пришла и командное первенство в двоеборье среди женщин осталось неразыгранным.

В личном первенстве на машинах до 300 см<sup>3</sup> лучшие результаты показал т. Бусоргин на ИЖ-8 (общество «Старт»), а в классе машин свыше 600 см<sup>3</sup> т. Потани на ТИЗ (общество «Зенит»). Среди женщин первенствовала т. Волкова (общество «Зенит»).

Добиваясь высоких скоростей, наши спортсмены форсировали двигатели, повышая степень сжатия, подбирали соответствующие горючие смеси, но плохое качество запальных свечей, электроды которых сгорали, не выдерживая повышенного режима работы двигателей, сводили на-нет всю подготовку машины к соревнованиям. Так например, один из лучших гонщиков общества «Старт» т. Норман, на дистанции 300 км, стартовав



последним, обогнал всех своих конкурентов на первых же пятидесяти километрах, а в дальнейшем вынужден был сменить 7 свечей и пришел к финишу, еле уложившись в норму. В процессе гонки было также немало случаев выхода из строя мотоциклов, вследствие поломки прерывателей и пробития конденсаторов.

Отдел физкультуры и спорта ВЦСПС провел это крупное мотосоревнование неудовлетворительно.

Судейская коллегия была сформирована из... легкоатлетов и охотников (?!). Результаты не замедлили сказаться. Спортивный комиссар Всесоюзного комитета физкультуры и спорта опротестовал большую часть результатов, утвержденных судейской коллегией, ввиду полной безграмотности фиксации старта и финиша. Судейская коллегия вынуждена была безропотно согласиться с выводами спортивного комиссара.

Очень плохо была организована заправка машин во время прохождения 300-километровой гонки. У заправочных пунктов создавались очереди, гонщики нервничали, теряя много драгоценных минут, с трудом завоеванных на дистанции.

После проведения соревнования при проверке выяснилось, что секундомеры были неточны и имели значительное расхождение с выверенным секундомером спортивного комиссара.

Вся эта обстановка вызвала вполне законные нарекания участников.

М. Прехнер



Н. Невструева, занявшая первое место в гонке на 100 км Фото В. Храмцова



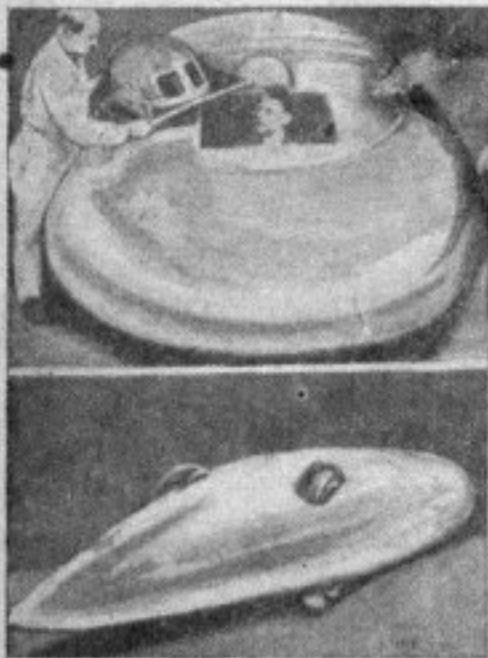
Гонщица Евангулова («Старт») пробивается через пески

Фото М. Прехнера



## мировой авто- техники

### ГОНОЧНАЯ МАШИНА



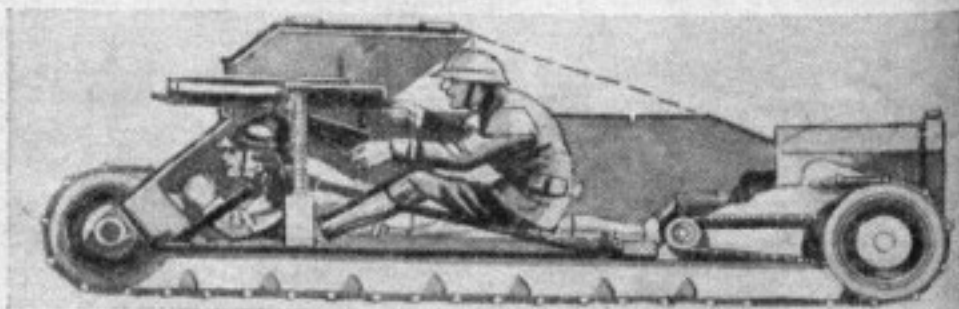
В США построена сверхгоночная «акула», на которой гонщик Джон Кобб установил новый мировой рекорд скорости 560,3 км/час.

Низкая машина имеет необычайную четкость и обтекаемость линий, прерываемую лишь башенкой водителя и четырьмя колесами, выступающими вверх через прорези кузова.

Машина приводится в движение двумя двигателями мощностью в 1250 л. с., установленными так, что передняя и задняя оси приводятся независимо друг от друга. Впереди машины нет радиатора. Двигатели охлаждаются водой со льдом из бака вместимостью в 75 галлонов. База машины 4 м.

От редакции. Рекорд Джона Кобба уже перекрыт капитаном Джорджем Эйстоном, который развил среднюю скорость 571,2 км/час.

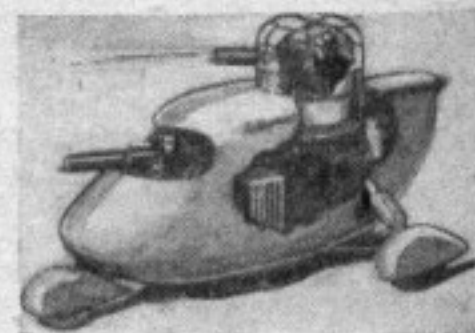
### МАЛЕНЬКИЕ ТАНКИ



Американские изобретатели предложили ряд проектов маленьких, легко управляемых танков.

Наиболее интересны из них маленькие низкие танки, где водитель управляет машиной лежа. Кроме водителя, в танке помещается пулеметчик. Пулемет съемный.

Другая из маленьких машин — летающий танк. В воздухе он мчится со скоростью 300 км в час, а спустившись, сбрасывает крылья, выставляет дуло одного пулемета в переднее отверстие танка, другого — в отверстие подвижной орудийной башенки, и продолжает путь по земле на колесах с помощью воздушного винта.



### НОВЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ НОЧНОГО ОСВЕЩЕНИЯ ДОРОГ



В США испытаны недавно новые дорожные знаки для неосвещаемых ночью дорог. Эти знаки, сделанные из небьющейся белой пластмассы, ярко отражают свет автомобильных фар.

Знаки окаймляют дорогу с обеих сторон и поставлены на расстоянии 30 м друг от друга. Они отражают свет

фар на 1½ км вперед, ясно очерчивая края дороги.

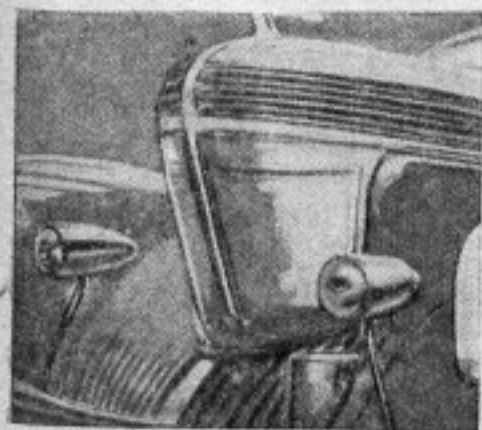
Такие знаки предполагается установить на американских шоссе на дорогах.

На фото слева — один из дорожных знаков — рефлектор; справа — отрезок дороги, окаймленной новыми знаками.



## ФАРЫ С ЗАТЕНЕННЫМ СВЕТОМ

Для маскировки автомобилей во время ночных воздушных нападений в Дании изобретены специальные фары, в которых лучи сконцентрированы в узкий пучок, не дающий отражения и видимый только едущим по дороге.



## ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ

В США выпущены предназначенные для постоянной установки на автомобилях электрические домкраты, значительно ускоряющие смену шин.

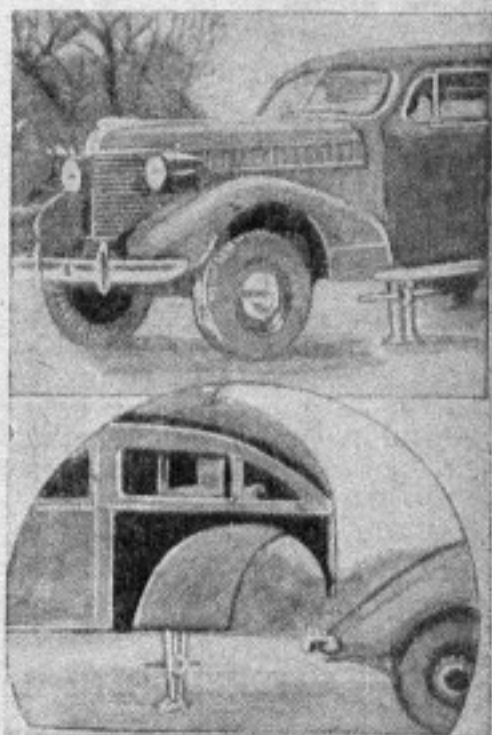
От нажатия специальной кнопки на инструментальной доске приводится в действие домкрат, автоматически поднимающий машину на высоту, достаточную для смены шины. Вторичное нажатие кнопки возвращает домкрат в прежнее положение.

В систему входят два домкрата, по одному с каждой стороны автомобиля, причем одновременно может быть приведен в действие только один из них.

Эти домкраты приводятся наподобие электрических стартеров, расходуя в 12 раз

меньше тока, чем требуется для запуска двигателя стартером.

На фото — электрический домкрат в действии. Сверху: домкрат, поднимающий автомобиль, снизу: домкрат, поддерживающий прицеп.



## ПРИБОР ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ СИГНАЛОВ

Изобретенный недавно в США прибор определяет силу звука автомобильного сигнала.

На расстоянии одного метра от машины микрофон прибора улавливает звук сигнала, относительная мощность которого отмечается на циферблате.

Прибор приводится в действие батареей.



## ВЫДВИЖНЫЕ БОРТЫ ВМЕСТО ДВЕРЕЙ

На нашем фото показан легковой малолитражный автомобиль BMW с новым принципом устройства автомобильных дверей. Входные двери этой машины заменяются выдвижными бортами. Такое устройство облегчает посадку и высадку пассажиров, которая раньше была затруднительной из-за малых размеров автомобиля. На автомобилях BMW прежнего образца требовалось при наличии двух дверей откидывать передние сиденья со спинками.

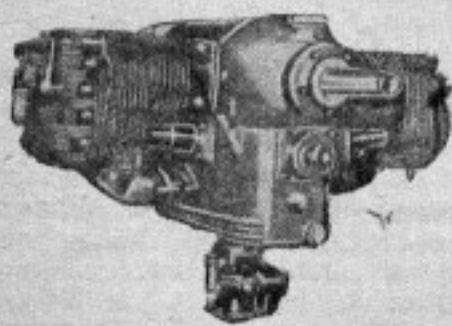


## ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ МЕНАСКО

В последние годы в ряде современных армий уделяют внимание разработке двигателей горизонтального типа, которые с успехом могут быть применены на танках. Небольшая высота их позволяет иметь низкое машин-

ное отделение и, следовательно, допускает хороший круговой обстрел.

С этой точки зрения, представляет интерес новый американский горизонтальный 4-цилиндровый двигатель фирмы Менаско, показанный на рисунке. Цилиндры двигателя расположены попарно и горизонтально, под углом в 180° друг к другу. Охлаждение — воздушное, что также весьма выгодно для боевой машины. Мощность двигателя составляет 50 л. с. при 2550 об/мин. Двигатель предназначался для самолетов, но по своим данным больше подходит для танка-разведчика небольшого веса.





## ГРУЗОВОЙ МОТОЦИКЛ

Наши полутоннажные грузовые такси зачастую ходят с нагрузкой, составляющей лишь небольшую часть грузоподъемности автомобиля. Газета «Правда» своевременно подняла вопрос о малолитражном автомобиле, имея в виду колоссальную потребность страны в машинах средней и малой мощности. Значительную долю мелких перевозок может принять на себя и грузовой мотоцикл.

В настоящее время в Московском институте городского транспорта строится мотоцикл грузоподъемностью до 300 кг. При рабочем объеме двигателя мотоцикла ПМЗ в 750 см<sup>3</sup> он будет развивать скорость до 50 км в час, расходуя 8—10 литров горючего на 100 км пути.

Грузовой мотоцикл будет обладать хорошей маневренностью—важным качеством в условиях городской езды.

## НОВЫЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

По решению Ленинградского совета близ Московского шоссе намечено построить новый авторемонтный завод. Завод предназначается для капитального ремонта автобусов. При нем будет оборудован специальный кузовной цех.

Автотракторное управление Ленсовета уже приступило к составлению проекта завода, мощность которого рассчитана на капитальный ремонт 2 000 автобусов в год. Постройку завода предполагается начать весной будущего года.

## ТАКСОМОТОРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОЛХОЗНЫХ ПРОДУКТОВ

Для улучшения доставки сельскохозяйственных продуктов на рынки г. Куйбышева колхозам предоставляются грузовые таксомоторы. С этой целью городское управление рынками организовало собственную автобазу из 13 машин.

До конца года таксомоторами намечено перевезти на рынки города до 2 000 т сельскохозяйственных продуктов.



## Знатные люди автотранспорта

В системе Белгостранса имеется немало шоферов-стахановцев, добившихся высоких результатов в сохранности машин, сумевших перекрыть нормы межремонтных пробегов в 1,5—2 раза.

Одними из лучших водителей Могилевской автобазы Белгостранса являются тт. Кузенков, Яковицкий и Блянк. Они прошли на автобусе ЗИС-8 без капитального и среднего ремонта 112 685 км. Автобус находится в хорошем техническом состоянии и продолжает работать на линии.

14 апреля 1936 г. к машине были прикреплены тт. Кузенков и Яковицкий и работали в две смены на городской линии в условиях весьма плохой булыжной мостовой. После пробега 40 000 км машина была переведена на строенную езду и к бригаде

был прикреплен третий шофер т. Блянк.

За время от 14 апреля 1936 г. по 24 августа 1937 г. двигатель не подвергался ремонту, за исключением подтяжки подшипников и регулировки клапанов. В заднем мосту были сменены два колеса подшипника и сальники. Кузов и арматура не ремонтировались. Резина первого ската выдержала 60 тыс. км пробега. За все время нахождения машины в эксплуатации бригада сэкономила 5 500 кг бензина.

Экономия за счет времени и стоимости произведенных ремонтов № 2 и 3 составила свыше 21 000 руб.

За бережное отношение к машине и за ее сохранность шоферам-стахановцам выданы премии: т. Кузенкову — 769 руб., т. Яковицкому — 749 руб., и т. Блянку — 395 руб.

Минск

Полкович

## В ознаменование 20-летия ВЛКСМ

12 августа 1938 г. Куйбышевский авто-мотоклуб в ознаменование 20-летия ленинского комсомола провел городские мотоциклетные соревнования на дистанцию 56 км в два круга, в которых участвовал 21 мотоцикл. Свыше 75% участников соревнований—рабочие фабрик и заводов из числа лучших производственников.

Первое место в гонке за-

нял т. Деллос (Авто-мотоклуб), прошедший всю дистанцию в 1 час 10 мин. 25 сек. Первое место среди молодых гонщиков, впервые участвующих в мотосоревнованиях, занял рабочий завода № 42 т. Ерофеев, прошедший дистанцию за 1 час 13 мин. 47 сек.

Победителям соревнований на месте финиша были вручены ценные призы.

А. Вишневский

## Мотокросс в Казани

Казанский авто-мотоклуб 18 августа в честь Дня авиации провел мотокросс по маршруту Казань—Арск—Казань протяжением 135 км. 50 км пути составляли пески и дороги, изрытые ухабами.

В кроссе участвовало

8 мотоциклов (пять Л-300, один ИЖ-7, «Индиан» и «Харлей-Давидсон»).

С лучшими результатами закончили кросс т. Ляхорский на Л-300 за 2 часа 27 мин. 15 сек., т. Ананьев и т. Крылов.

Г. Ахмадеев



# Письма ЧИТАТЕЛЕЙ

## Выпустить плакаты по уходу за резиной

Шины автомобиля требуют внимательного и бережного ухода при хранении, монтаже и в процессе эксплуатации. Неумелое и небрежное обращение с покрышками и камерами выводит их преждевременно из строя.

Во многих автохозяйствах монтажную и демонтажную работу производят зачастую непригодным для этого инструментом, как-то: гаечными ключами, отвертками, подпилками; давление проверяется не манометром, а молотком или ломиком.

Виновником этого, помимо нерадивых шоферов, является Главрезина, которая не уделяет достаточного внимания вопросам культурной

и технически грамотной эксплуатации резины в автохозяйствах.

Уместно спросить руководителей Главрезины, почему до сих пор не предприняты меры к изданию в массовом тираже популярной инструкции по уходу и сбережению резины, а также наглядных плакатов? Почему бы не организовать ряд лекций по радио на тему о хранении, ремонте и уходе за резиной?

Все эти меры во многом помогут автохозяйствам эффективно эксплуатировать резину и сэкономить тысячи покрышек и камер, крайне необходимых нашей стране.

**И. Еремин**

## Развивать работу „Тэкавто“

Ярославский филиал Московской конторы по транспортированию новых машин самоходом «Тэкавто» за 4 года существования доставил в Москву 2 500 тяжелых грузовиков, выпускаемых Ярославским автозаводом. На этих грузовиках попутно было переброшено свыше 4 000 т различного груза: автопокрышек, красок, пряжи, резиновой подошвы и пр. Таким образом Ярославское агентство «Тэкавто» освободило 2 500 железнодорожных платформ и до 800 железнодорожных вагонов, которые понадобились бы для перевозки груза, перевезенного транзитными машинами.

Стоимость перегонки одной машины из Ярославля в Москву снижена с 500 до 316 руб.

Продукция Ярославского автозавода прежде, чем попасть к потребителю, принимается специальными людьми агентства. Они тщательно осматривают машины при приеме и внимательно наблюдают за ними в пути. О всех дефектах, обнаруженных на новых машинах на

перегоне Ярославль — Москва, агентство немедленно сообщает автозаводу, который заменяет дефектные детали.

Шоферы Ярославского агентства «Тэкавто» хорошо изучили машину Ярославского завода и, несмотря на отсутствие заводской обкатки, не только не превышают норм расхода бензина, но и добиваются экономии.

За все время работы агентства не было ни одной аварии, несмотря на довольно трудную трассу, и ни один клиент не заявил претензии на нечеткую работу шоферов по перегонке машин и перевозке грузов. Особенно хорошо работают шоферы агентства — тт. Волынский В. и Лебедев И.

Деятельность Московской конторы «Тэкавто» и ее филиалов надо всячески развивать, так как это дает возможность значительно разгрузить железнодорожный транспорт нашей страны и ускорить доставку новых машин с заводов к потребителям.

**С. Дмитриев**

## ХРОНИКА

### Крупнейший мост в Киргизии

В городе Ош начато строительство нового железобетонного моста через реку Ак-Буру. Это будет крупнейший мост в Киргизии, который свяжет Памирский тракт с шоссейными путями Ферганской области Узбекистана и юго-западных районов Киргизской республики.

Строительство моста будет закончено к началу 1939 г.

### На первом месте

Коллектив автобазы ленинградского мясного комбината им. С. М. Кирова, работая по-стахановски, добился в текущем году больших производственных успехов и в соревновании с автохозяйствами Ленинграда занял первое место.

Коэффициент полезного пробега машин равен 100%, план в тонно-километрах выполнен на 110%, план перевозки грузов — на 113%, себестоимость одного тонно-километра ниже плановой на 8%, коэффициент выхода машин из парка составляет 99%.

Областной комитет профсоюза шоферов вручил автобазе Ленинградского мясного комбината переходящее красное знамя.

### Таксометр

Пассажиры такси часто жалуются на злоупотребления шоферов при получении платы за проезд. Отсутствие счетчиков на многих такси значительно затрудняет борьбу с обчетами пассажиров. Лишь 30 машин из 264, курсирующих по Ленинграду, снабжены таксометрами (счетчиками).

Конструктор-изобретатель т. Лейбов предложил Авто-транспортному управлению Ленсовета таксометр, фиксирующий размер платы с точностью до 10 копеек и дающий возможность установить общую сумму выручки за день, что позволяет контролировать работу шофера.

Сейчас таксометр т. Лейбова испытывается на одной из машин.



# Ночная работа грузовых автомобилей в Москве

С каждым днем растет городской транспорт столицы. По московским улицам курсируют десятки тысяч легковых и грузовых автомобилей. К концу нынешнего года количество автомашин увеличится еще больше. В связи с этим предполагается организовать работу подавляющего числа грузовых автомобилей столицы только в ночное время.

Экономический совет при Совнаркомом СССР предложил Московскому совету разработать и внести на утверждение Экономсовета предложения по переводу главной массы грузовых перевозок Москвы с дневной работы на ночную.

Разгрузив днем улицы от грузовых машин, мы сможем значительно увеличить скорость, а тем самым и обрачиваемость автобусов, троллейбусов и такси. Грузовой же транспорт, работая ночью, в свою очередь сможет курсировать по городу значительно быстрее.

Интересны цифры грузооборота в Москве. За год грузовики столицы перевезут 71 803 000 т различных грузов. Из этого количества 10 млн. т составляют продовольственные грузы, 21

млн. т промышленные, примерно столько же строительные грузы, 10 млн. т грузы по очистке города и т. д.

Перевозка 54 млн. т груза может быть с успехом произведена в ночное время. В частности на ночную работу предполагается перевести транспортировку громоздких тяжеловесных грузов, строительных материалов, всевозможных длинномерных грузов (лес, балки и т. д.), сыпучих материалов, загрязняющих улицы. На ночную работу предполагается перевести также перевозку тары, утиля, всевозможных промышленных отходов и т. д.

Работа значительной части грузового транспорта в ночное время даст возможность обеспечить завоз товаров к открытию магазинов, а строительных материалов — до прихода строителей на стройплощадку.

Перевод грузового транспорта на ночную работу потребует перестройки работы складских хозяйств, баз, железнодорожного узла и т. д. Это мероприятие вызовет также необходимость круглосуточного регулирования уличного движения.

## Техническая Консультация

Под редакцией инж. И. Дюмулена

Что такое разгруженное сцепление, и на всех ли машинах оно существует?

Механизмы сцепления могут быть разделены на следующие типы: 1) уравновешенные, 2) неуравновешенные и 3) разгруженные.

Сцепление, которое при включенном состоянии не создает осевой нагрузки на коленчатый вал или вал коробки передач, называется уравновешенным. Если же при включенном сцеплении создается осевое давление на коленчатый вал или вал коробки передач и требуется специальное устройство для восприятия этого давле-

ния, то такое сцепление называется неуравновешенным.

Неуравновешенное сцепление в настоящее время в автомобилях не применяется.

Сцепление, не создающее осевой нагрузки на валы, как во включенном, так и в выключенном состоянии, называется разгруженным сцеплением. Этот тип сцепления на современных автомобилях также не применяется.

На всех автомобилях отечественного производства установлены уравновешенные сцепления.

В НОМЕРЕ:

	Стр.
Доблестные защитники родины . . . . .	1
Е. КУЩЕВ — Военное приращение мотоцикла . . . . .	3
Советский мотоцикл должен быть лучшим в мире . . . . .	5
И. ЧЕКМАРЕВ. — Важнейшие задачи мотоцикlostроения . . . . .	5
А. МЕДВЕДЕВ. — Мотоциклы ИЖ-8 и ИМЗ-А-750 . . . . .	8
И. УСПЕНСКИЙ. — Организовать научно-исследовательскую работу по мотоциклам . . . . .	12
С. КОРЗИНКИН. — Советскому мотоциклу — образцовое электрооборудование . . . . .	14
А. ПОСТНИКОВ. — Обеспечить моторами запасными частями . . . . .	16
И. ДЮМУЛЕН. — Мировой мотоциклетный парк . . . . .	17
<b>СПОРТ</b>	
Комбриг В. П. ЧКАЛОВ. — Заметки об авто-мотоспорте . . . . .	18
А. СИЛКИН. — Повысить уровень технических знаний мотоспортсменов! . . . . .	19
П. САВОСТЬЯНОВ и Д. ПОЛЯКОВ. — Нам нужны скоростные мотоциклы . . . . .	20
В. АБРАМОВ. — Всеукраинские мотосоревнования . . . . .	21
В. ЗИЛЬБЕРБЕРГ. — На юбилейной спартакиаде РККА . . . . .	22
Д. ВОЛЬФ. — Автомотоспорт в обществе «Отарт» . . . . .	24
Е. РУСАНОВ. — Подготовка любителей - автомобилистов . . . . .	25
М. ПРЕХНЕР. — Первенство ВЦСПС по мотоциклу . . . . .	26
Новости мировой автотехники . . . . .	28
Письма читателей . . . . .	30
Хроника . . . . .	30
Техническая консультация . . . . .	32
В номере 38 иллюстраций	

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Издатель — Редиздат ЦС Осоавиахима.

Адрес редакции: Москва, 6, 1-й Самотечный пер., 17.  
Уполн. Главлита В-37181.  
Техред. В. Сокольников.  
Зак. т. 269а. Тир. 83 000  
Бум. 72×108 см/16 1 бум. лист  
Колич. экз. в 1 бум. листе 202 700  
Журнал выдан в наб. 31/VIII 1938 г.  
Подпис. к печати 2/X 1938 г.  
Приступил к печати 9/X 1938 г.  
Типография и цинкография  
Гослитиздата.  
Москва, 1-й Самотечный, 17.



19  
М 6 4 9 5

Цена 30 коп.