

За рулем
5
МАЙ 1959





В этом номере:

- 1000000 МОТОЦИКЛОВ
-
- РЯЗАНСКОЕ КОЛЬЦО
-
- СЕГОДНЯ ШКОЛЬНИКИ—
ЗАВТРА ТРАКТОРИСТЫ
-
- ВОДНОМОТОРНИКИ
ОРЛА
-
- МОТОЦИКЛИСТ
БЕЗДЕЛИГА
-
- ДРУЖЕСКИЕ СВЯЗИ
ШОФЕРОВ
-
- БСБ-18
-
- ЗА ИЗУЧЕНИЕМ
РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
-
- РАДИОКОММЕНТАТОР
НА СОРЕВНОВАНИЯХ
-
- МЕСТА ДЛЯ
ГАРАЖЕЙ ЕСТЬ
-
- ДЛЯ СПОРТСМЕНОВ,
ТУРИСТОВ,
АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
-
- ТЕХНИКА
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
СТРАН
-
- КЕМПИНГ

На первой странице обложки: победители международных товарищеских соревнований в мотогонках по льду.

Слева направо: Сергей Старый, Анатолий Егоров (оба СССР) и Станислав Шлиника (Чехословакия).

Фото И. Воброва.

На четвертой странице обложки: на строительстве Большого Рязанского кольца.

Фото И. Чернышева.

Центральный Московский автотоклуб ДОСААФ недавно провел личные автомобильные соревнования на регулярность хода (ралли) по маршруту: Москва — Смоленск — Довск — Особоно (в 30 км от Гомеля) и обратно. В пути состоялось скоростное соревнование на 1 километр со стартом с места, а после финиша — дополнительные соревнования по фигурному вождению.

В результате всех трех соревнований — ралли, скоростной гонки и фигурного вождения — первое место в группе легковых автомобилей заняли перворазрядники А. Маркукасас и Р. Козлов. По грузовым автомобилям победителями стали В. Певзнер и П. Тарасов.

На снимке: на соревнованиях по фигурному вождению в ЦПК и О имени А. М. Горького.

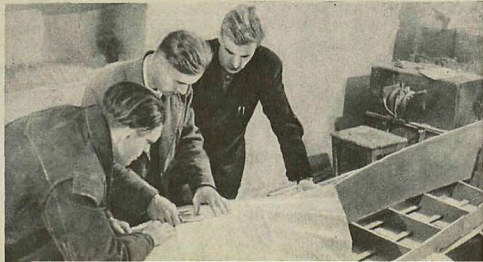
Фото и текст мастера спорта В. Хватова.

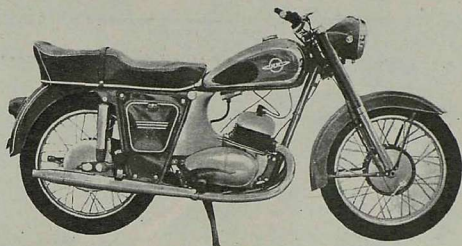


В августе в Николаеве будет разыграно первенство ДОСААФ по водно-моторному спорту. Усиленно готовятся к предстоящим соревнованиям члены Орловского морского клуба.

На снимке: спортсмен-перворазрядник инкассатор банка И. Веритников, инструктор-механик клуба В. Карева и модельщик Н. Степанов за постройкой скутера (см. стр. 4—5).

Фото Г. Руфанова.





Мотоцикл ИЖ-58.

МОТОЦИКЛЫ СЕМИЛЕТКИ

Сколько будет произведено мотоциклов, мотороллеров, мопедов к концу семилетки! На этот вопрос, интересующий многочисленных мотоциклистов, отвечает помещаемая ниже диаграмма перспективного роста выпуска продукции нашей мотоциклетной промышленности.

Один миллион! Эта цифра, предусмотренная планом развития народного хозяйства на 1959—1965 годы, означает увеличение объема производства мотоциклетных заводов в 2,5 раза.

Уже сейчас Советский Союз выпускает мотоциклов больше, чем любая другая страна мира. Используя новейшие достижения науки и техники, непрерывно повышая производительность труда и улучшая качество продукции, советские мотоциклистроители должны сделать за семилетие новый крупный шаг вперед.

Выпускаемые в настоящее время в СССР мотоциклы как по своим конструктивным параметрам, так и по числу типов еще не удовлетворяют возросшим требованиям мотоциклистов и мотороллеристов.

На состоявшейся в 1958 году конференции работников мотоциклетной промышленности был отмечен перспективный типаж машин на семилетие, который составлен с учетом нужд и запросов потребителей, а также разнообразных климатических и дорожных условий эксплуатации мотоциклов в нашей стране.

Перспективный типаж определил основное направление в развитии отечественных конструкций мотоциклов — обеспечение высокой надежности и износостойкости двигателя при уменьшении общего веса мотоцикла и улучшении его топливной экономичности.

За последние время в зарубежном мотоцикльостроении наблюдается тенденция к повышению литровой мощности. При этом пренебрегают неизменным при подобных решениях снижением долговечности и тяговых качеств мотоцикла. В наших условиях погоня за чрезмерным ростом литровой мощности в ущерб тя-

В. РОГОЖИН,
начальник и главный конструктор
ЦКЗБ мотоцикльостроения

говым качествам мотоцикла и долговечности двигателя нецелесообразна. В то же время есть необходимость усилить работы по изысканию таких конструктивных решений, которые позволили бы без увеличения числа оборотов двигателя повысить его мощность.

В текущем семилетии работники мотоциклетной промышленности должны обеспечить выпуск новых типов мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов, краткая характеристика которых приводится ниже.

Д о р о ж н ы е м о т о ц и к л ы: с двухтактным одноклндровым двигателем (рабочий объем 125—175 см³), с двухтактным двухклиндровым двигателем (250 см³), с двухтактным одно- и двухклиндровым двигателем (до 350 см³), с четырехтактным двухклиндровым двигателем (в классах до 500 см³ и 650—750 см³).

Мотороллеры с двухтактными одноклндровыми двигателями рабочим объемом 150 см³, 175 см³ и 200 см³.

М о п е д ы и в е л о с и п е д ы: с двухтактными одноклндровыми двигателями мощностью 1 л. с. и 1,5—2 л. с.

Прицепные боковые коляски: легкого типа для мотороллера Т-200; средние для мотоциклов 350—500 см³ и тяжелые, рассчитанные на эксплуатацию в сельской местности, для мотоциклов с рабочим объемом двигателя свыше 500 см³.

На базе дорожных мотоциклов и мотороллеров предполагается наладить выпуск легких грузовых мототележек для удовлетворения нужд народного хозяйства и индивидуальных потребителей.

Прогресс техники потребует внесения дополнений и изменений в параметры намечаемых к выпуску типов машин.

Поэтому в перспективном плане развития мотоциклетной промышленности предусматривается замена через каждые три года моделей мотоциклов, находящихся в производстве, конструктивно более прогрессивными. Так, Ижевский завод с 1962 года переходит на массовый выпуск мотоцикла ИЖ-58 весом 155 кг и мощностью двигателя 18 л. с., а в 1965 году он должен начать изготовление мотоцикла новой модели ИЖ-330, вес которого 145 кг и мощность двигателя 20 л. с. Минский завод в 1962 году приступит к производству мотоцикла модели М-101, а в 1964 году выпустит более совершенную модель М-102. Аналогичные замены конструкций произойдут и на других мотоциклетных заводах.

Диаграмма роста выпуска продукции мотоциклетной промышленности (в тыс. шт.) с 1950 по 1965 г.

