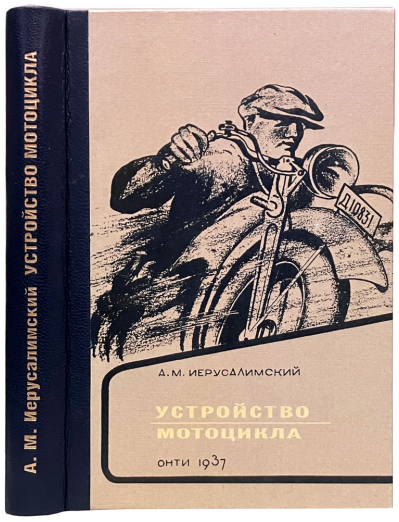
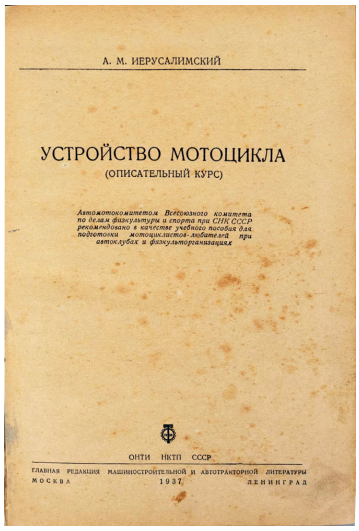






заводом (фиг. 26); в настоящее время он заменен более мощным мотоциклом с одноцилиндровым двигателем 600 см³, который принят к производству на Таганрогском инструментальном заводе (ТИЗ) и на заводе «Красный Октябрь» в Ленинграде (АМ-600).

Фиг. 27. Мотоцикл тяжелого типа „А-750" см³.

Тяжелый тип представлен мотоциклом «А-750», с двухцилиндровым четырехтактным двигателем 750 см³, который строится на Подольском машиностроительном заводе (фиг. 27).

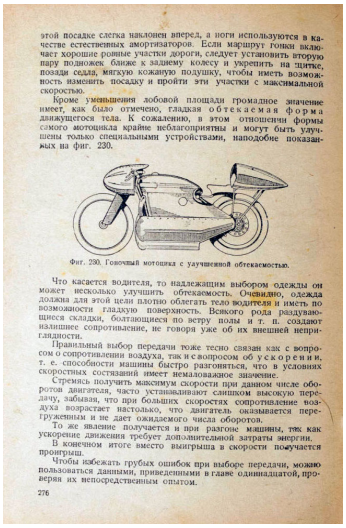
Мотоциклы одиночки и с прицепками

Мотоциклы среднего и тяжелого типа обладают достаточным запасом мощности для того, чтобы не только нести груз непосредственно на своей раме, но и тянуть его при помощи специ-

Фиг. 28. Мотоцикл с грузовыми прицепками.

ального дополнительного экипажа — прицепной тележки того или другого устройства. Такая прицепка крепится к раме мотоцикла, слева или справа и превращает его из одноколейного

32



этой посадке слегка наклонен вперед, а ноги используются в качестве естественных амортизаторов. Если маршрут гонки включает хорошие ровные участки дороги, следует установить вторую пару подножек ближе к заднему колесу и укрепить на щитке, позади седла, мягкую кожаную подушку, чтобы иметь возможность изменить посадку и пройти эти участки с максимальной скоростью.

Кроме уменьшения лобовой площади громадное значение имеет, как было отмечено, гладкая обтекаемая форма движущегося тела. К сожалению, в этом отношении формы самого мотоцикла крайне неблагоприятны и могут быть улучшены только специальными устройствами, наподобие показанных на фиг. 230.

Фиг. 230. Гоночный мотоцикл с улучшенной обтекаемостью.

Что касается водителя, то надлежащим выбором одежды он может несколько улучшить обтекаемость. Очевидно, одежда должна для этой цели плотно облегать тело водителя и иметь по возможности гладкую поверхность. Всякого рода раздувающиеся складки, болтающиеся по ветру полы и т. п. создают излишнее сопротивление, не говоря уже об их внешней неприглядности.

Правильный выбор передачи тоже тесно связан как с вопросом о сопротивлении воздуха, так и с вопросом об ускорении, т. е. способности машины быстро разгоняться, что в условиях скоростных состязаний имеет немаловажное значение.

Стремясь получить максимум скорости при данном числе оборотов двигателя, часто устанавливают слишком высокую передачу, забывая, что при больших скоростях сопротивление воздуха возрастает настолько, что двигатель оказывается перегруженным и не дает ожидаемого числа оборотов.

То же явление получается и при разгоне машины, так как ускорение движения требует дополнительной затраты энергии.

В конечном итоге вместо выигрыша в скорости получается проигрыш.

Чтобы избежать грубых ошибок при выборе передачи, можно пользоваться данными, приведенными в главе одиннадцатой, проверяя их непосредственным опытом.

276

Иерусалимский А.М. Устройство мотоцикла.

Описательный курс. Рекомендовано в качестве учеб. пособия для подготовки мотоциклистов-любителей при автоклубах и физкульторганизациях. - *М.- Л.: Онти. гл. ред. машиностроит. и автотрактор. лит., 1937. – 278 с., ил. - 22,5х15 см.*

Полукожаный переплет, повторяющий издательский.

www.oldbooks24.ru
info@oldbooks.ru
Тел.: +7 (495) 749-2631

В книге А.М. Иерусалимского «**Устройство Мотоцикла**» в популярном изложении даются сведения о мотоцикле применительно к программе, утвержденной Автомотосекцией Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при СНК СССР для курсов подготовки мотоциклистов. Содержание иллюстрируется примерами конструкций советских мотоциклов «Л-300», «ИЖ-7», «ПМЗ-750», «ТИЗ-АМ-600» и др. В конце глав даются контрольные вопросы для проверки пройденного материала.

Цена: **50.000** руб.