

# JAWA 50<sup>см<sup>3</sup></sup>

п/п	№ и назначение запчастей	к-во штук
1.	359 13 032 прокладка под головку цилиндра	1
2.	359 13 033 шайба фибр. горла карбюратора	1
3.	6941430175 свеча ПАЛ	1
4.	6941490014 кольцо запальной свечи пр.	2
5.	359 00 042 соедин. звено цепи	1
6.	6129290007 предохранительное кольцо	2
7.	6129290009 " "	2
8.	6129290004 " "	6
9.	359 28 043 шайба	3
10.	359 00 036 прокладка гайки вып. трубы	1
11.	6111012117 винт М 6 х 50	3
12.	6114012006 гайка М 6	10
13.	6111032102 винт М 6 х 12	10
14.	359 39 021 выпускной шланг	1
15.	555 37 024 палец подножки	1
16.	6111012195 винт М 6 х 7,5	1
17.	555 37 030 трос задний торм.	1
18.	353 46 070 рычаг управления тормозом	1
19.	555 37 030 трос передний торм.	1
20.	359 46 070 трос сцепления	1
21.	359 46 080 трос для регулировки газа	1
22.	355 51 116 спица колеса 2,6 х 150	5
23.	6976535030 гайка 2,3	5
24.	359 61 270 конденсатор	1
25.	355 61 260 ключик прерывателя	1
26.	355 61 240 держатель контакта	1
27.	359 66 011 стекло фары	1
28.	6943116015 лампа 6 В 15/15 Вт.	1
29.	6943166005 " 6 В 15 Вт.	1
30.	359 11 033 прокладка под крышку	1
31.	359 11 034 " " цилиндр	1
32.	359 12 014 поршневое кольцо	3
33.	359 изолирован. провод	2

МОТОКОВ - ПРАГА - ЧЕХОСЛОВАКИЯ



# ЛЕГКИЙ МОТОЦИКЛ



50 см<sup>3</sup> модель 555

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И УХОДУ

Модель	555
Рабочий объем цилиндра	49,9 см
Диаметр цилиндра	38 мм
Ход поршня	44 мм
Мощность	2,2 л. с. при 5500 об/мин

1962

МОТОКОВ • ПРАГА • ЧЕХОСЛОВАКИЯ



1. Чистка мотоцикла.

Простые и гладкие формы позволяют легко и удобно чистить мотоцикл. Его моют водой, лучше всего с помощью губки. Части, загрязненные маслом или покрытые пылью, моют керосином. При мойке мотоцикла нужно следить за тем, чтобы вода не попала в карбюратор, фару и тормоза.

Хромированные и лакированные детали сушат и полируют фланелью или замшей. Лакированные детали рекомендуется также время от времени полировать специальной пастой.

Чтобы удалить воду, оставшуюся между ребрами цилиндра после мойки, лучше всего включить двигатель: как только двигатель прогреется, вода испарится.

**Предупреждение!** Бензин, керосин и смазочное масло разъедают резину (шины, рукоятки руля и резиновые втулки подножек). Поэтому все резиновые детали следует оберегать от соприкосновения с указанными жидкостями.

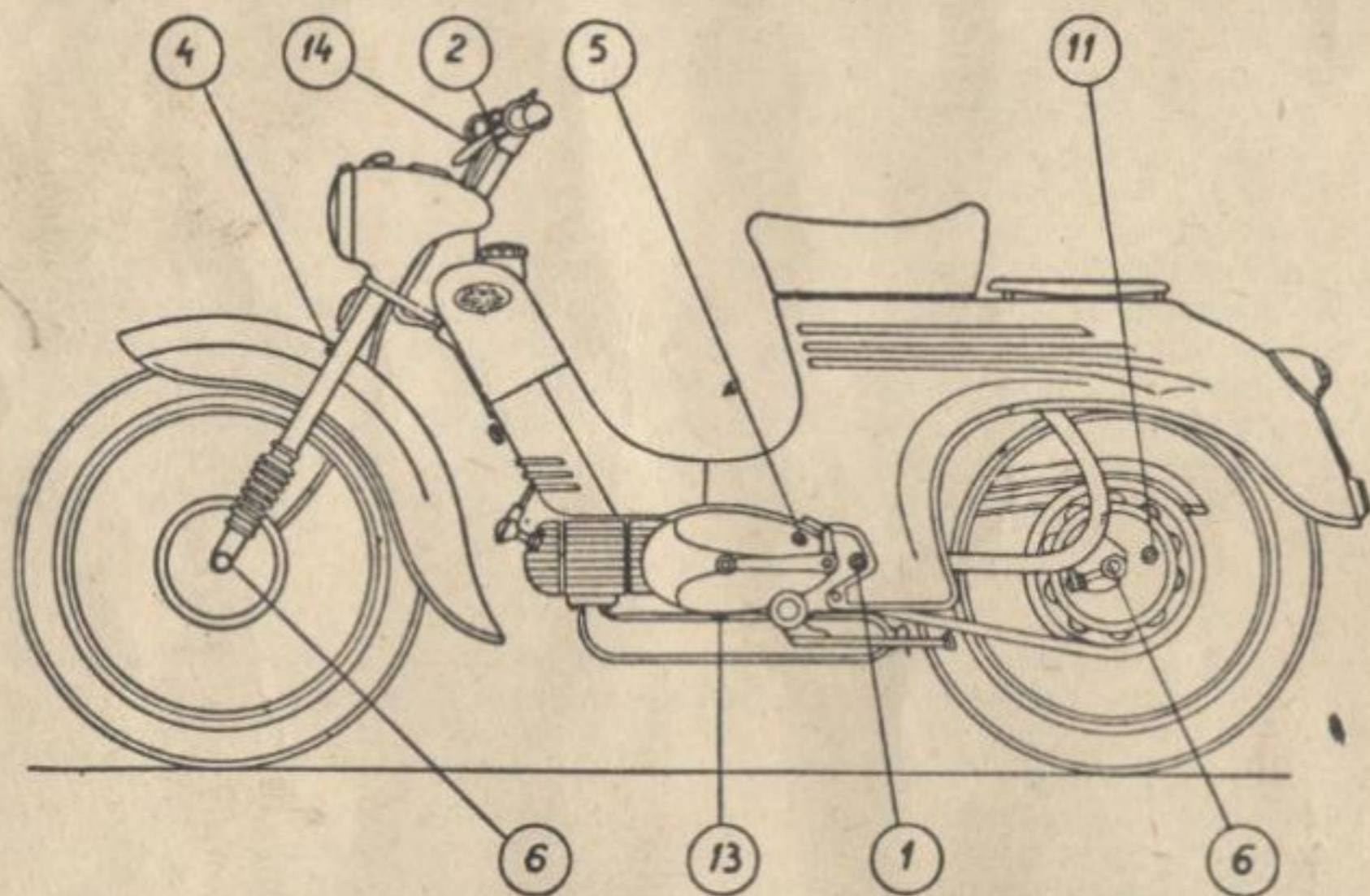


Рис. 11. Смазка мотоцикла — левая сторона.

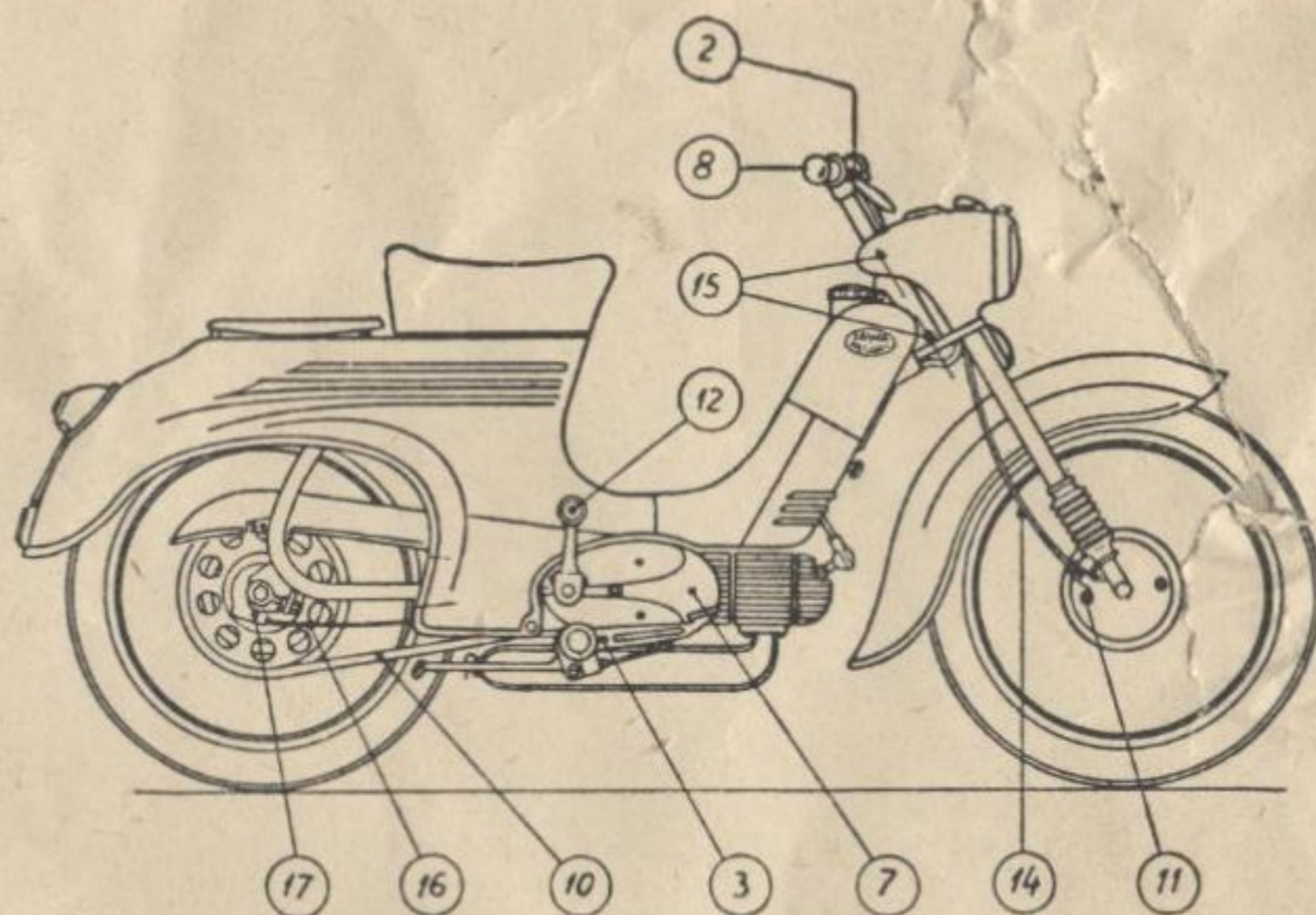


Рис. 12. Смазка мотоцикла — правая сторона.

2. Смазка.

Двигатель смазывается автоматически маслом, которое входит в горючую смесь в отношении 1 : 20.

Коробка передач заправляется зимой и летом маслом в количестве около 450 см<sup>3</sup> согласно таблице смазки на стр. 25. Полную смену масла производят периодически через каждые 5000 км пробега, сразу же после поездки, когда двигатель и масло еще теплые. Отработавшее масло спускают через выпускное отверстие, предусмотренное в нижней части двигателя. Через контрольно-заливное отверстие (рис. 8) в коробку передач заливают около 400 см<sup>3</sup> промывочного масла и пускают двигатель на малых оборотах в течение 2—5 минут (в это время на мотоцикле можно проехать короткое расстояние). Далее производят попеременное включение всех передач. После этого выпускают все промывочное масло в чистую посуду, чтобы оно отстоялось: чистую часть этого масла можно в дальнейшем снова употребить. Предварительно затянув спускную пробку, в коробку передач начинают заливать новое масло. Заправку прекращают, когда масло начнет вытекать через контрольное отверстие, предусмотренное на левой крышке. Завертывая заливное отверстие, не забыть подложить прокладку под пробку!

Сцепление работает в масляной ванне (масло поступает из коробки передач).

Вилки смазывают через каждые 500 км пробега с помощью силидолонагнетателя.

Колеса (подшипники) смазывают через каждые 5000 км пробега. С этой



целью производят разборку колес (см. часть III, гл. 3, пункты а и б) и консистентную смазку заправляют в подшипники с помощью солидолонагнетателя.

*Заднюю качающуюся вилку* промывают через каждые 500 км пробега (для этого несколько раз нажать солидолонагнетатель (рис. 17).

*Первичная цепь* полностью закрыта левой крышкой картера и работает в масляной ванне. Она не требует никакого ухода. Только в случае полного износа ее следует заменить.

*Вторичную цепь* следует чистить и мазать после 2000—3000 км пробега. При этом соблюдают следующий порядок: поворачивают цепь так, чтобы ее замковое звено было на задней зубчатке. Отверткой отпускают плоскую пружину замка и снимают ее (рис. 18). Цепь разъединяется. Снятую цепь промывают в керосине. После просушки, ее приблизительно на 3 часа кладут в легкую разогретую графитную смазку, чтобы смесь проникла во все звенья цепи. Затем цепь вынимают, смазка затвердевает, а ее излишний слой стирают с поверхности цепи. Таким образом цепь подготовлена к обратной установке на мотоцикл. При монтаже надо следить за тем, чтобы замок звена был обращен в сторону движения цепи при езде. Если надо чистим и смазываем вторичную цепь прямо на мотоцикле после пробега 500-1000 км.

*Магнето.* Через каждые 3000 км пробега снимают правую крышку картера двигателя и несколькими каплями масла смазывают ось молоточка прерывателя (рис. 23). Войлочную прокладку прерывателя пропитывают маслом. При этом необходимо оберегать контакты прерывателя от попадания на них масла.

*Тросы сцепления, переднего тормоза, дроссельного золотника карбюратора и трос заднего тормоза* смазывают несколькими каплями масла через каждые 3000 км пробега.

*Привод спидометра* смазывают солидолонагнетателем через 500 км, вал спидометра маслом через 3000 км.

#### Предупреждение:

Цилиндр и кривошипный механизм должны быть достаточно смазаны маслом. Недостаток масла в бензине является причиной заедания кривошипного механизма. Поэтому необходимо удерживать правильную пропорцию масла в бензине. Эта пропорция при набирании топлива в бензоколонках или в автоматах не гарантирована в случае, когда перед мотоциклом заливается чистый бензин в машину с 4-тактным двигателем.

Смесь масла с бензином для мотоциклов потом содержит мало масла. Поэтому более выгодно у бензоколонок смешивать бензин с маслом в правильной пропорции отдельно в ведре.

### 3. Регулировка тормозов.

Тормоза мотоцикла рассчитаны с большим запасом. Лишь время от времени, по мере износа фрикционных накладок колодок, тормоза нуждаются в регулировке. Последнюю производят путем удлинения или, наоборот, укорачивания тросов, для чего нужно затянуть или отпустить соответствующую регулировочную гайку (рис. 20). Установив правильную длину троса (при износе тормозных колодок накладок его нужно укоротить), затягивают контргайку, чтобы во время езды не могла самопроизвольно освободиться регулировочная гайка тормоза. По окончании регулировки проверяют проворачиваемость колес. Оба колеса должны легко вращаться на своих осях.

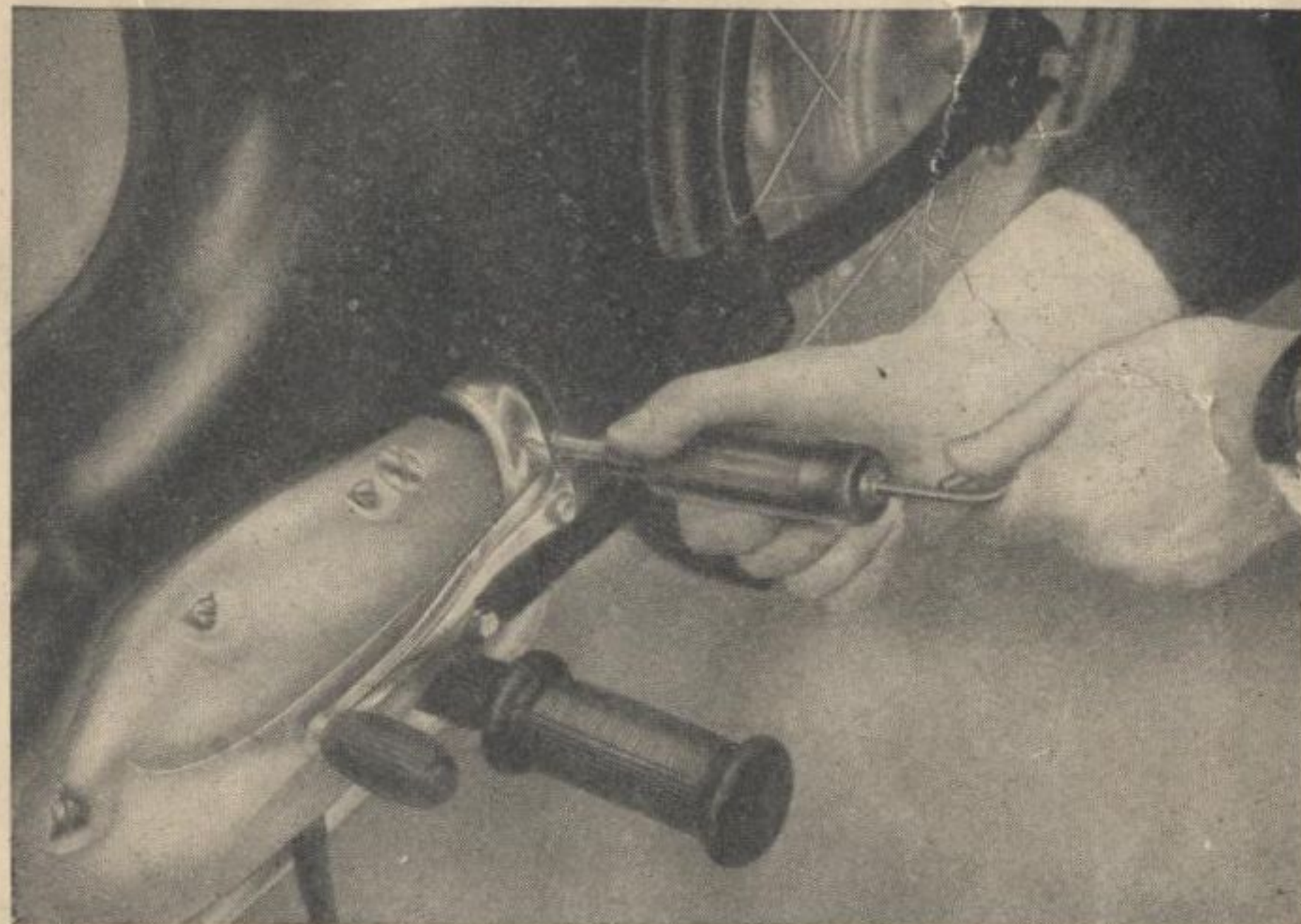


Рис. 13. Смазка задней вилки.

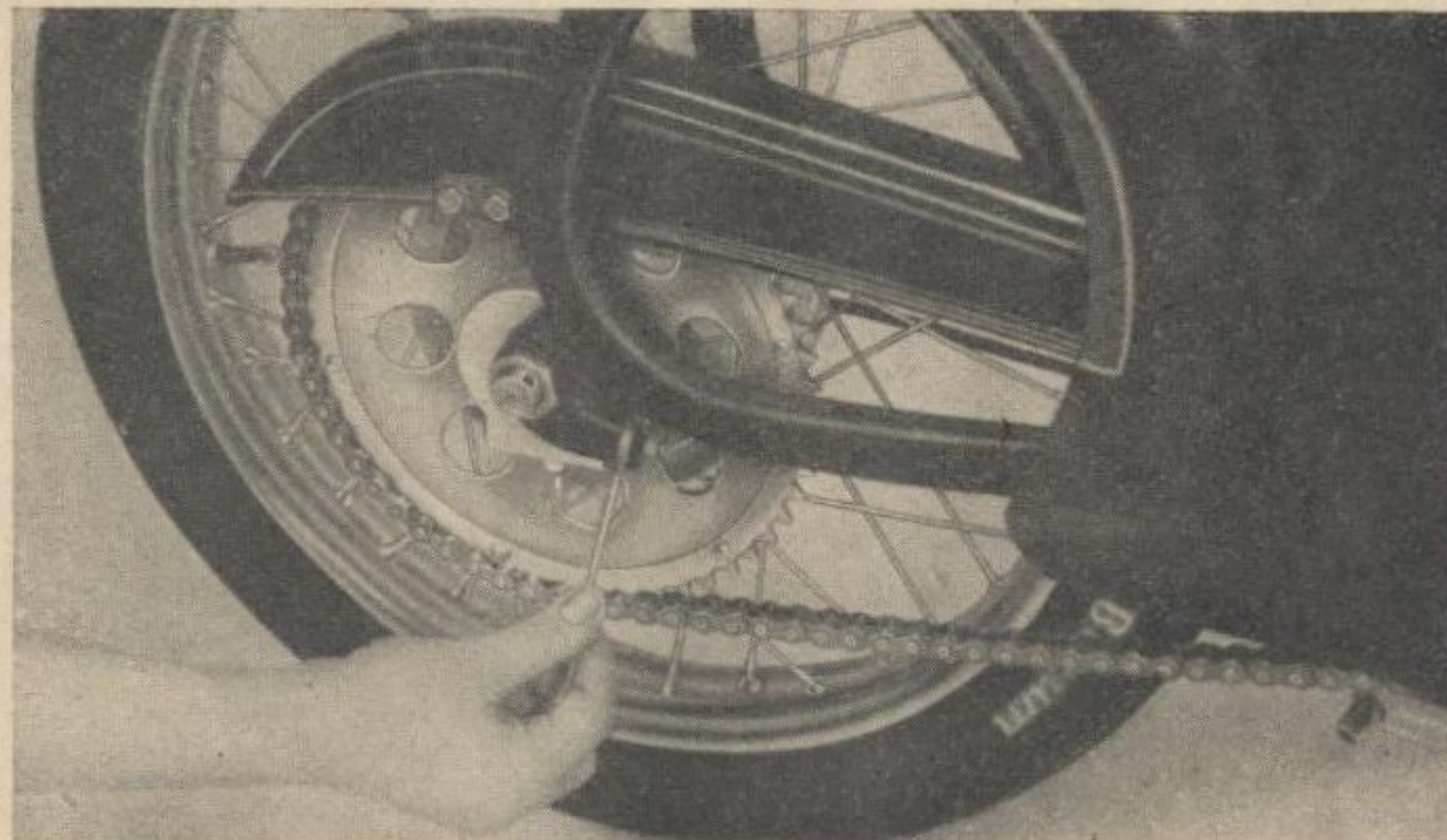


Рис. 14. Натяжение цепи.





Рис. 15. Разрез обода колеса и шины.

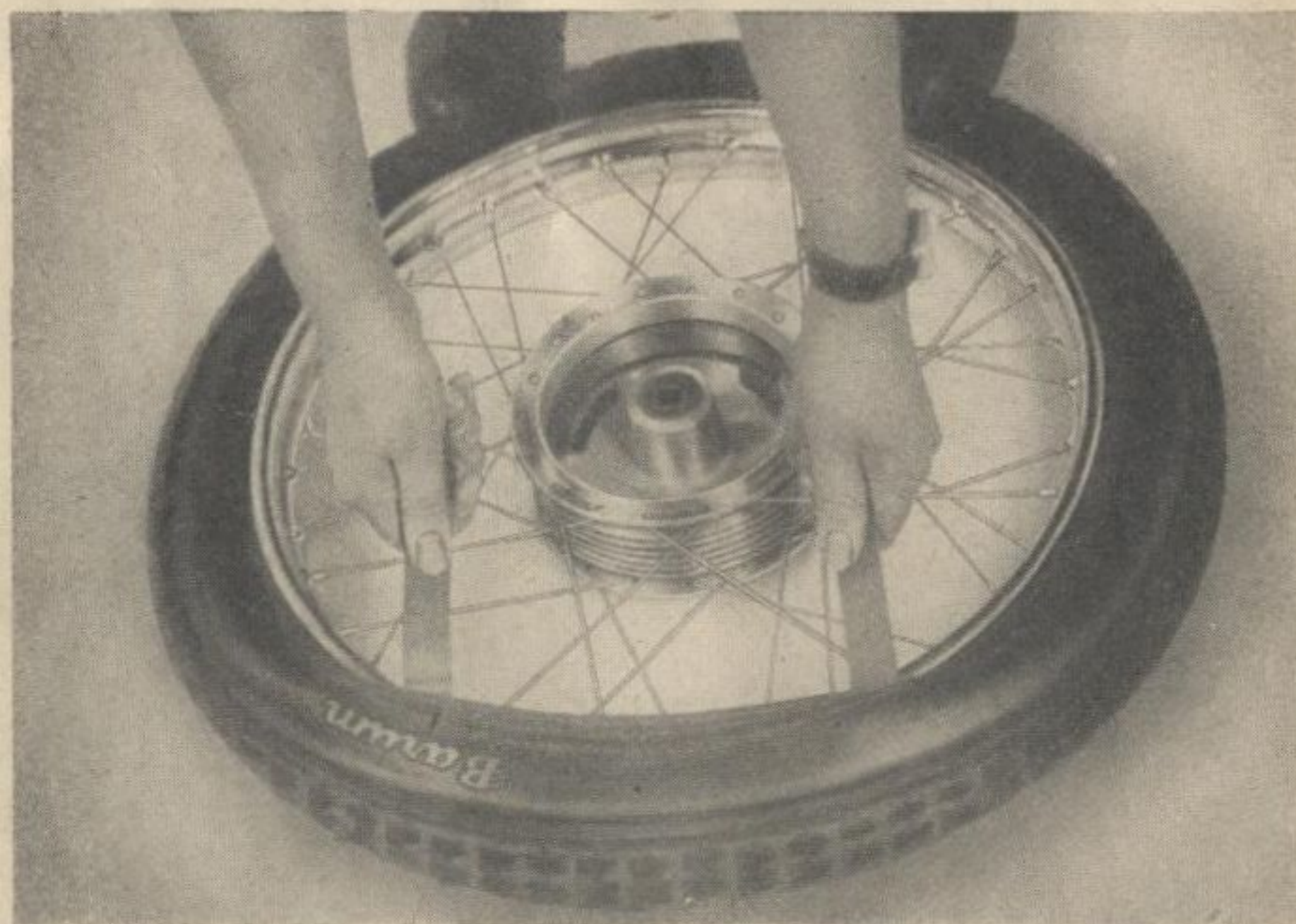


Рис. 16. Правильный монтаж шины.

ТАБЛИЦА СМАЗКИ (рис. 12 и 13.)

Пробег км	Место смазки	Точка смазки		Мерка масла или консистентной смазки
		на рис. поз.	точек к-во	
500	Качающаяся вилка	1	1	автомобильный вазелин А 00 зимой автомобильное масло РР 7
	Оси рычагов	2	2	автомобильное масло РР 7
	Палец нижнего тормоза	3	1	автомобильный вазелин А 00
	Телескопическая вилка	4	2	автомобильный вазелин А 00
	Механизм привода спидометра	17	1	автомобильный вазелин АВ 2
1000	Коробка передач (доливка)	5	1	автомобильное масло РР 7
3000	Подшипники колес	6	5	автомобильный вазелин АВ 2
	Магнето	7	1	автомобильное масло РР 7
	Прокладка прерывателя	7	1	автомобильный вазелин АВ 2 с маслом
	Вращающаяся ручка газа	8	1	автомобильный вазелин А 00
	Вторичная цепь	10	1	автомобильный вазелин А 00 с графитом
	Тормозные кулачки	11	2	автомобильное масло РР 7
5000	Вал привода спидометра	16	1	автомобильное масло РР 7
	Палец пусковой педали	12	1	автомобильный вазелин А 00
	Ось подставки	13	1	автомобильный вазелин А 00
	Тросы	14	1	автомобильное масло РР 7
	Головка механизма переключения передач	15	2	автомобильный вазелин АВ 2
Коробка передач	5	1	автомобильное масло РР 7	



## СМАЗКА МОТОЦИКЛОВ ЯВА 50

Одноколейные машины — легкий мотоцикл ЯВА 50/555 и мотороллер МАНЕТ С 100 мажутся в Чехословакии маслами и жирами домашнего производства.

Мы приводим технические данные о чехословацких маслах и жирах для сравнения масел и жиров других производств при их применении для вышеприведенных мотоциклов.

Масла:	PP 7	M 5 Mix.	M 13
Вязкость при температуре в сст	100 °C min. 10,6	50 °C 37—45min.	100 °C 16,5
в градусах ВУ	1,9	5—6	2,32
температура застывания	max. —32 °C	—32 °C	—10 °C
температура вспышки	min. 160 °C	110 °C	220 °C
<b>жиры</b>	<b>A 00</b>	<b>AV 2</b>	<b>G 3</b>
температура каплепадения min.	—	140 °C	90 °C
содержание воды в % веса max.	—	0,1	3,0
содержание золы в % веса max.	1,5	2,0	—
содержание свободной кислоты в % веса max.	—	0,5	0,5
проникновение при 25 °C база	свыше 395 алюминатная	280—320 натриевая	215—255 кальциевая

Масло PP 7 содержит присадку: серное животное масло и хлорированный парафин. Пользуется в коробку передач летом и зимой, для смазки шип, рычагов, тормозов, боуденовских тросов и других.

Масло M 5 Mix. смешается с бензином в отношении 1 : 20 (после обкатки).

Масло M 13 с нефтом в отношении 1:1 пользуется для наполнения амортизатора переднего телескопа.

Жир A 00 является положидким, хорошо прилипающим смазочным жиром. Водой он не выносится. Он служит для смазки шипов и шарниров руля.

Жир AV 2 — полумягкой консистенции для смазки шарикоподшипников, с рабочей температурой до 80 °C.

Жир G 3 маслообразной консистенции с механической присадкой — графитом. Этим жиром смазывается вторичная цепь.

Таблица пользования аорганическими маслами и жирами (по образцам смазки).

мотоцикл	пробег км	PP 7	A 00	AV 2	G 3
		место смазки			
ЯВА 50	500	1 зимой 2	1 летом 3 4	17	—
	3000	7 11 16	8	6	10
	5000	5 14	12 13	15	—
мотороллер МАНЕТ С 100	500	1 зимой 2 зимой 3	1 летом 2 летом 15	5	—
	3000	7 9 10	8	14	4
	5000	6 12	11 17	13	—



Продолжительность срока службы покрышки зависит от давления воздуха в камере, что, в свою очередь, зависит от нагрузки, которую несет шина. Общее правило при накачивании шин таково, что даже при полной нагрузке шина должна сохранять свою первоначальную форму. Езда на шинах с пониженным давлением воздуха вызывает отслаивание отдельных нитей корма по бокам покрышек.

Давление воздуха в камере переднего колеса должно поддерживаться на уровне 1,00 ати, а в камере заднего колеса — 1,5 ати. Для проверки давления рекомендуется пользоваться шинным манометром. Водители должны помнить, что для шин вредно воздействие масла, бензина и резкого солнечного света. Время от времени шины осматривают и устраняют застрявшие в протекторе предметы. Чтобы убедиться в плотности вентиля, отвинчивают колпачок и смачивают отверстие. Если вентиль неплотен, образуются воздушные пузырьки, говорящие о наличии утечки воздуха. В таком случае обратной стороной колпачка нужно как следует затянуть золотник вентиля. Если это не помогает, тогда золотник вывертывают и заменяют его новым. Дефектную шину ремонтируют клейкой. Для этого покрышку с шиной следует снять с обода колеса. При ремонте камеры надо соблюдать следующий порядок: вывинтить золотник вентиля. При этом из камеры выйдет остаток воздуха. Отвернуть гайку, которая крепит вентиль к ободу колеса. Положить колесо и продавить в углубление обода край шины как раз в том месте, которое лежит против вентиля (рис. 16).

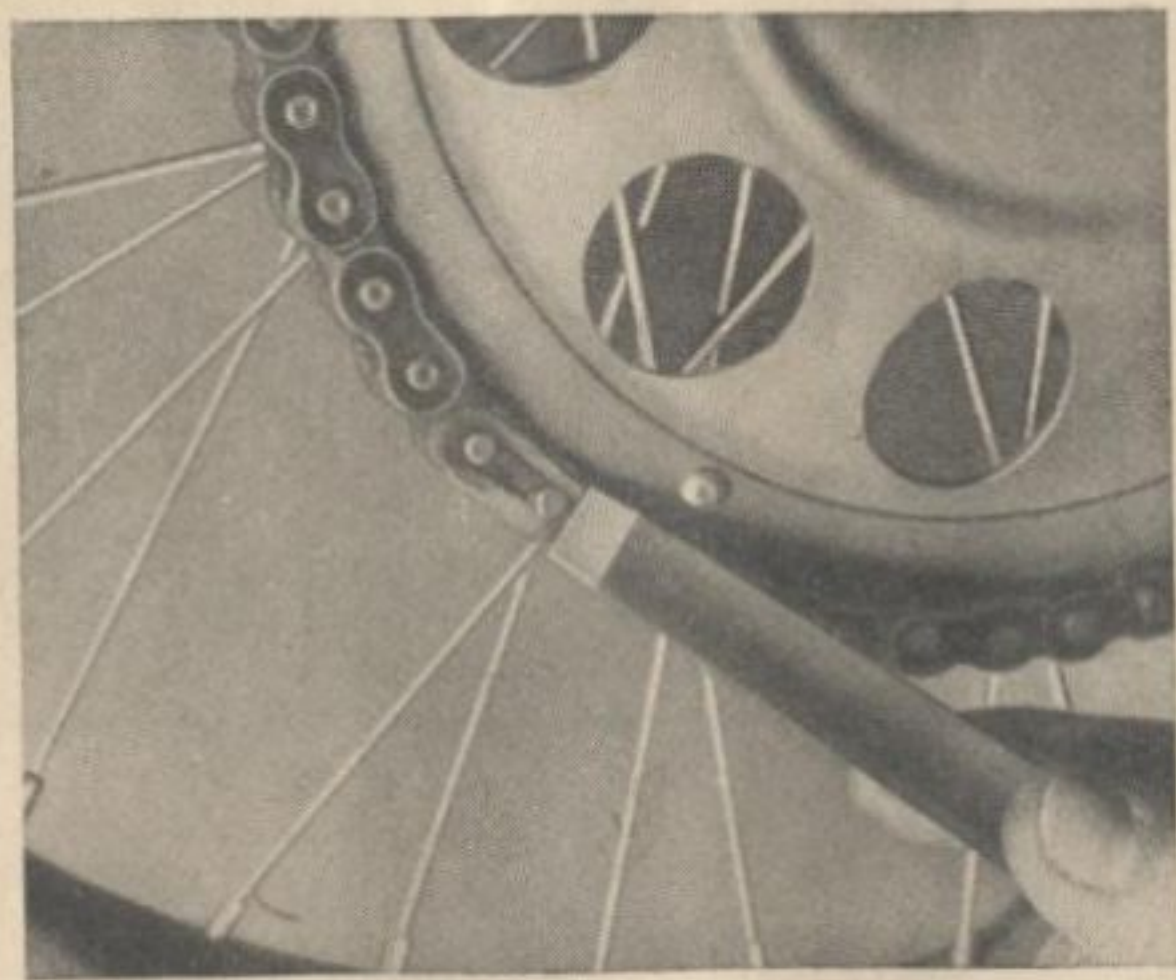


Рис. 17. Снятие замка цепи.

С помощью монтажных лопаток перетянуть борт покрышки через край обода (рис. 16). При этом следить за тем, чтобы случайно не была зажата и повреждена камера. После того как борт покрышки будет до всей длины перетянут через край обода, полностью выдавить из обода вентиль и вынуть камеру. Вновь завернув золотник в вентиль и слегка накачав камеру, можно теперь легко выявить поврежденное место, погрузив камеру в воду. Поврежденное место надо обозначить (например, карандашом), камеру просушить, а после сушки исправить, что производят следующим образом: Поврежденное место слегка зачистить наждачной бумагой. Шероховатый участок покрыть слоем резинового клея. Как только клей просохнет, наложить заплату, предварительно удалив с нее защитный покров. Заплата должна быть хорошо прижата, особенно по краям. Все место починки посыпать тальком, чтобы камера не приклеилась к внутренней стороне покрышки. Всю покрышку перед монтажом надо внимательно осмотреть, чтобы найти и устранить предмет, вызвавший прокол, в том случае, если он застрял в покрышке.

Монтаж шины производится следующим образом: слегка накаченную камеру вложить в покрышку, которая одним бортом осталась на ободу. Вставить вентиль в отверстие обода и прихватить его гайкой (не затягивая гайку до отказа). После этого перетянуть борт покрышки через край обода, начав с места, лежащего против вентиля, и, придерживая край обода рукой или наступив на него ногой, при помощи монтажных лопаток постепенно перетягивать покрышку по обеим сторонам, пока, наконец, вся покрышка не сядет на место до самого вентиля. Эту операцию следует производить очень осторожно, чтобы не повредить камеру.

Заплата, наклеенная на камеру, — это только временная мера, к которой прибегают в пути. Окончательный и качественный ремонт камеры лучше всего могут выполнить в специальной вулканизационной мастерской. В такой мастерской также могут отремонтировать покрышку, поврежденную об острый камень или осколок стекла.

#### 5. Натяжение цепи.

Прежде всего отпустим ось заднего колеса путем отвинчивания гаек (зев гаечных ключей 19 и 27). Затем посредством равномерного вращения гаек натяжных приспособлений подвигаем ось заднего колеса. При правильно затянутой цепи ее стрела прогиба должна быть 1—2 см. Необходимо следить за тем, чтобы переднее и заднее колеса лежали точно на одной прямой. Окончив регулировку натяжения цепи, попутно проверить, а по необходимости и отрегулировать задний тормоз, чтобы он не притормаживал заднее колесо.

Натяжение цепи проверяют после каждой 1000 км пробега.

#### 6. Сцепление и его регулировка.

Муфта сцепления служит для временного прекращения передачи крутящего момента от двигателя на коробку передач. Сцепление выключают при переключении передач, чтобы защитить от ударов зубья шестерен передаточных ступеней. Сцепление работает в масляной ванне и, кроме регулирования зазора троса, не требует никакого другого ухода.

Для того, чтобы ограничить чрезмерное изнашивание диска сцепления при проскальзывании, диск должен быть в достаточной мере прижат.



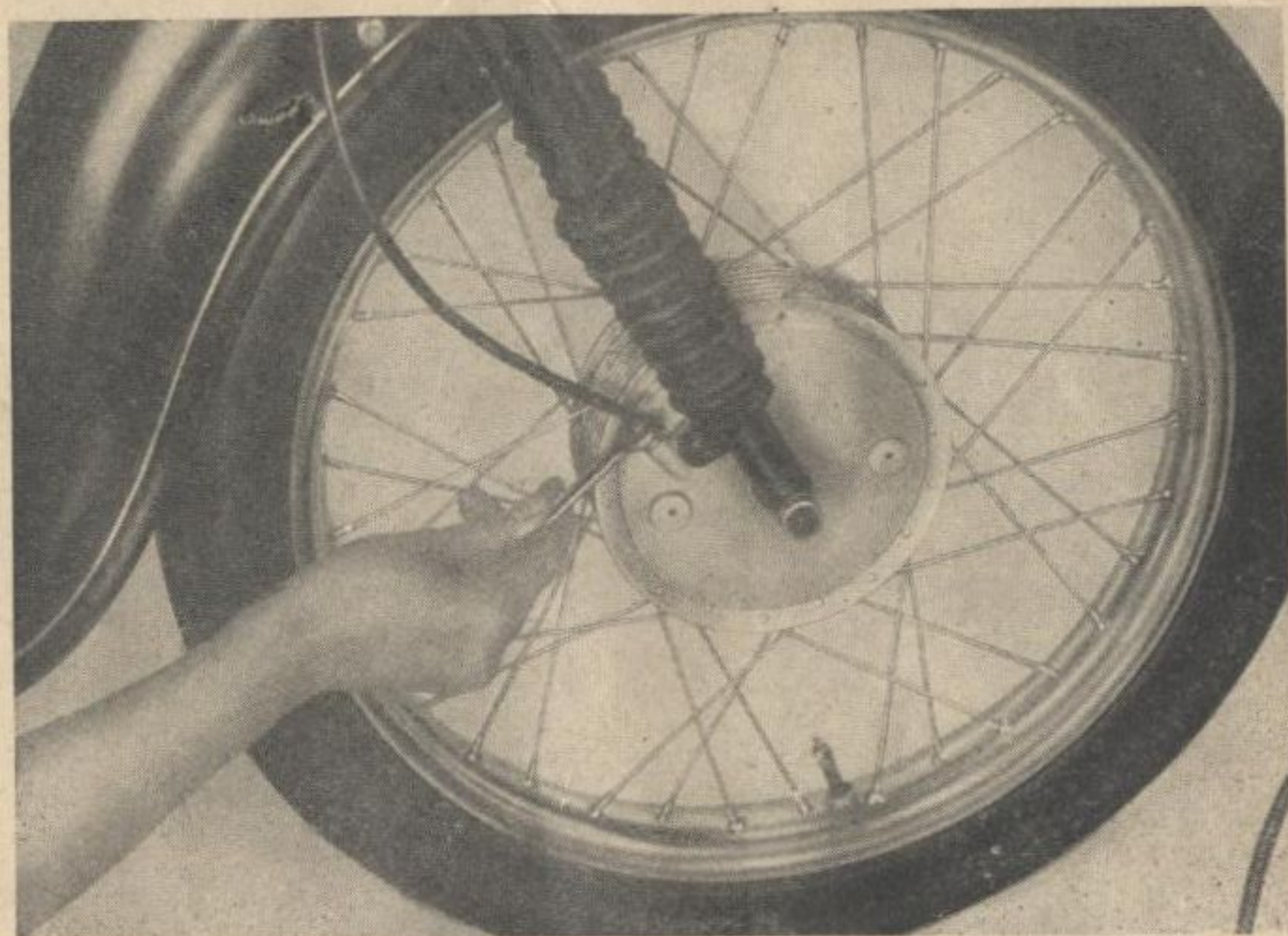


Рис. 18. Регулировка тормозов.

А чтобы был диск достаточно притянут, то рычаг сцепления должен иметь всегда маленький зазор. После частичного нормального износа этот зазор пропадает. Поэтому необходимый зазор получим путем ослабления винта в середине правой стенки блока двигателя. Ослабить гайку и винт, после установления зазора гайку снова подтянуть.

Когда тросик сцепления временами растянется, отчего увеличится зазор рычага, то необходимо отрегулировать зазор после отвинчивания предохранительной гайки регулировочного болта и нижней части правой стороны блока двигателя вывинчиванием на 1 и даже 2 оборота. После выверки затора ручного рычага подтянуть предохранительную гайку.

#### 7. Карбюратор «Иков» 2914.

Установка карбюратора производится на заводе. Оптимальной производительности карбюратора отвечает жиклер 65.

Поэтому при эксплуатации мотоцикла с карбюратором не следует производить никаких манипуляций и уход за ним сводится лишь к периодической чистке.

Чтобы двигатель легко заводился, должны быть в первую очередь правильно отрегулированы малые обороты холостого хода. Для этого укорачивают или удлиняют трос управления дроссельным золотником с помощью винта №2. (рис. 20). При запуске двигателя карбюратор заливают топливом кнопкой

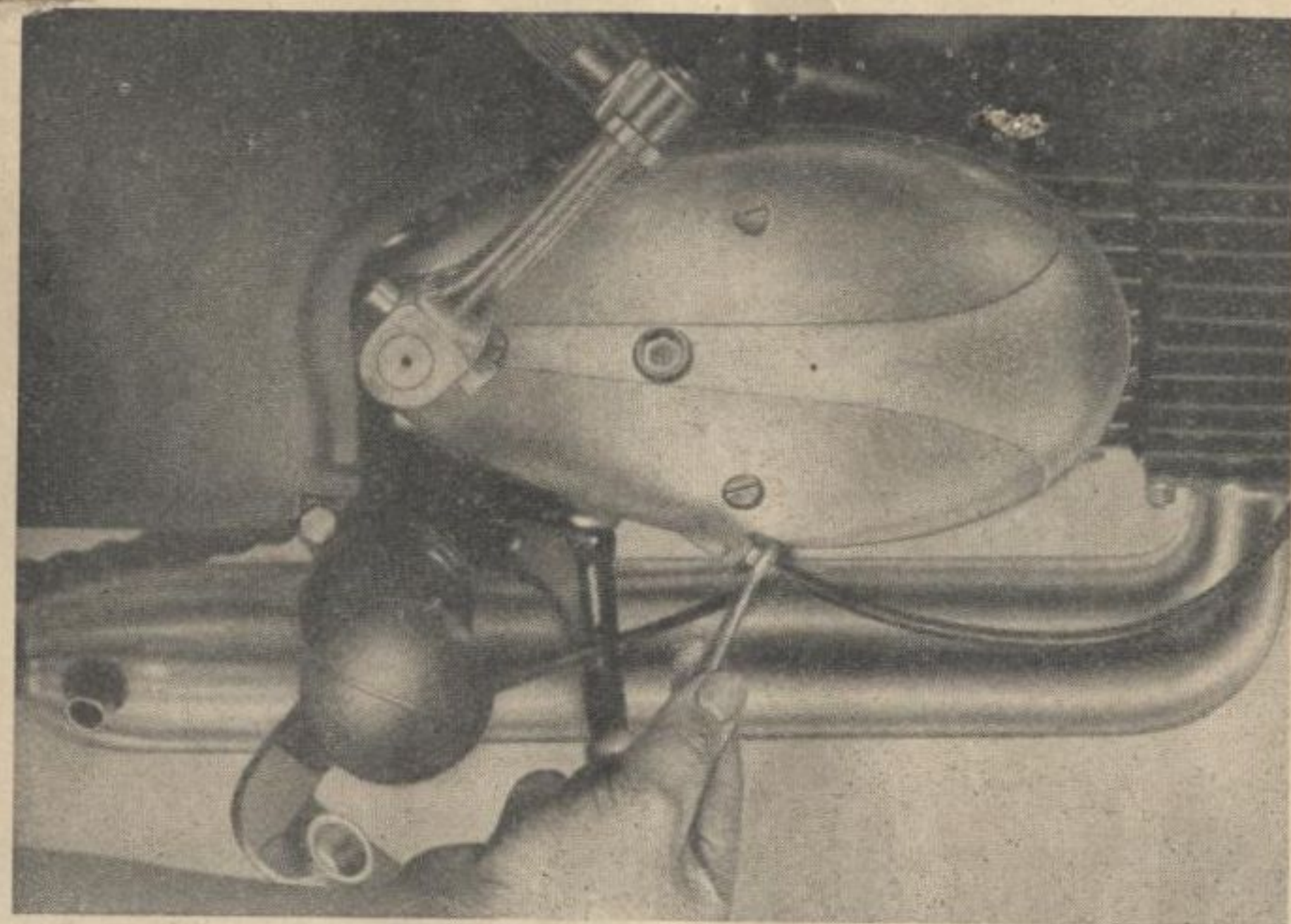


Рис. 19. Регулировка сцепления.

утопителя (рис.21). Тем самым повышается уровень бензина в поплавковой камере и канале. Поток воздуха из воздухоочистителя засасывает больше топлива и образует более богатую смесь, которая улучшает условия запуска двигателя.

В случае забивки жиклера выворачивают болт с фильтровальной сеткой (ключом с = 17) и винт жиклера (ключом с = 10), а затем промывают и продувают жиклер (для прочистки жиклера никогда не следует пользоваться проволокой или иными твердыми предметами, так как ими легко можно повредить тонкое отверстие жиклера, что неблагоприятно отразится на расходе топлива и работе двигателя).

Воздушный фильтр карбюратора 2914 регулируется посредством рычажка (помещенного на правой стороне капота под резервуаром для горючего). Приток воздуха ограничиваем при помощи перекрытия воздушного фильтра только при старте в холодную погоду таким образом, что отклоняем рычажок со среднего положения вправо или влево. Во время езды приток воздуха непрерывно открыт (рычажок находится в среднем положении).

#### 8. Уход за электрооборудованием.

Провода электропроводки периодически осматривают и места с поврежден-



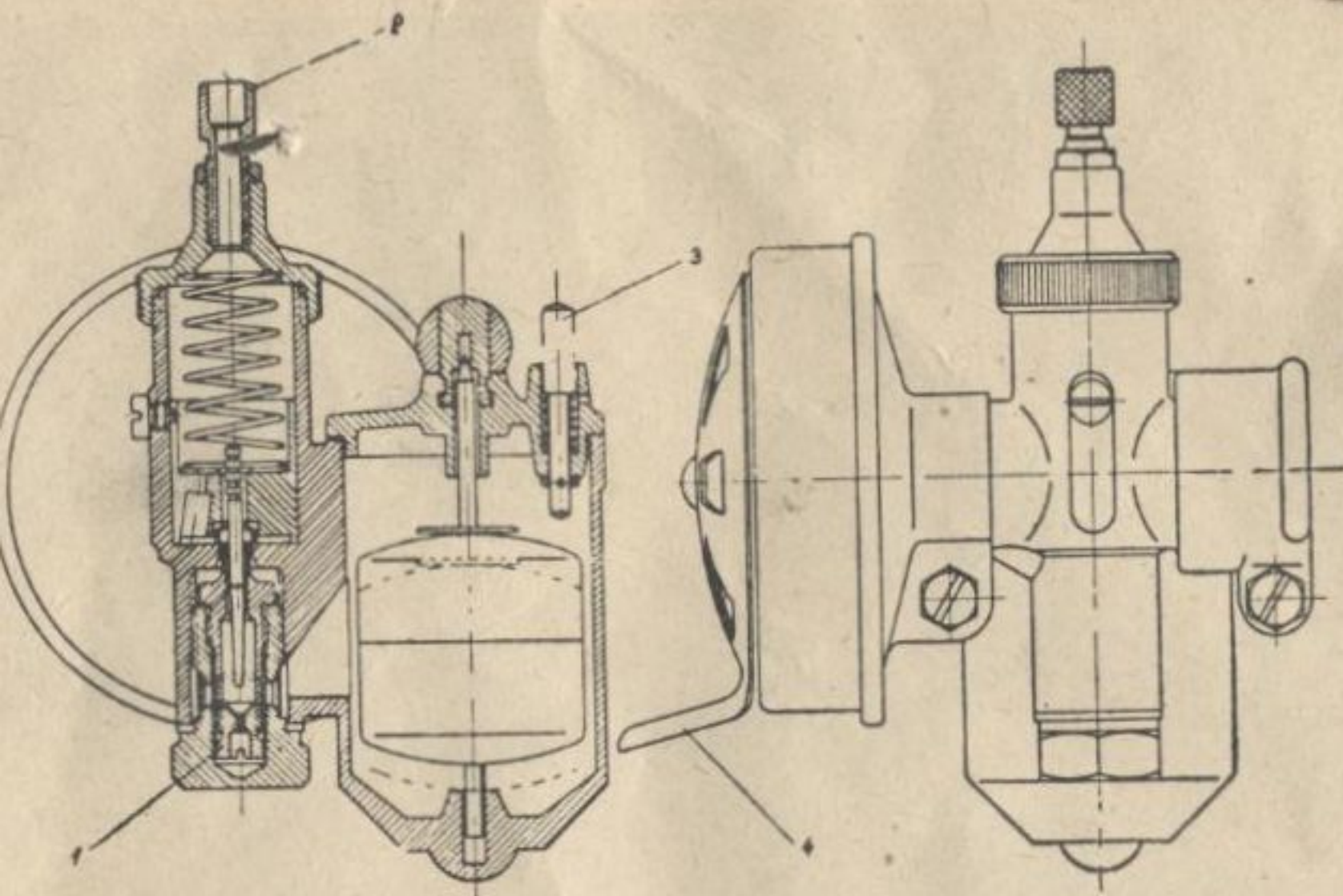


Рис. 20. Карбюратор.

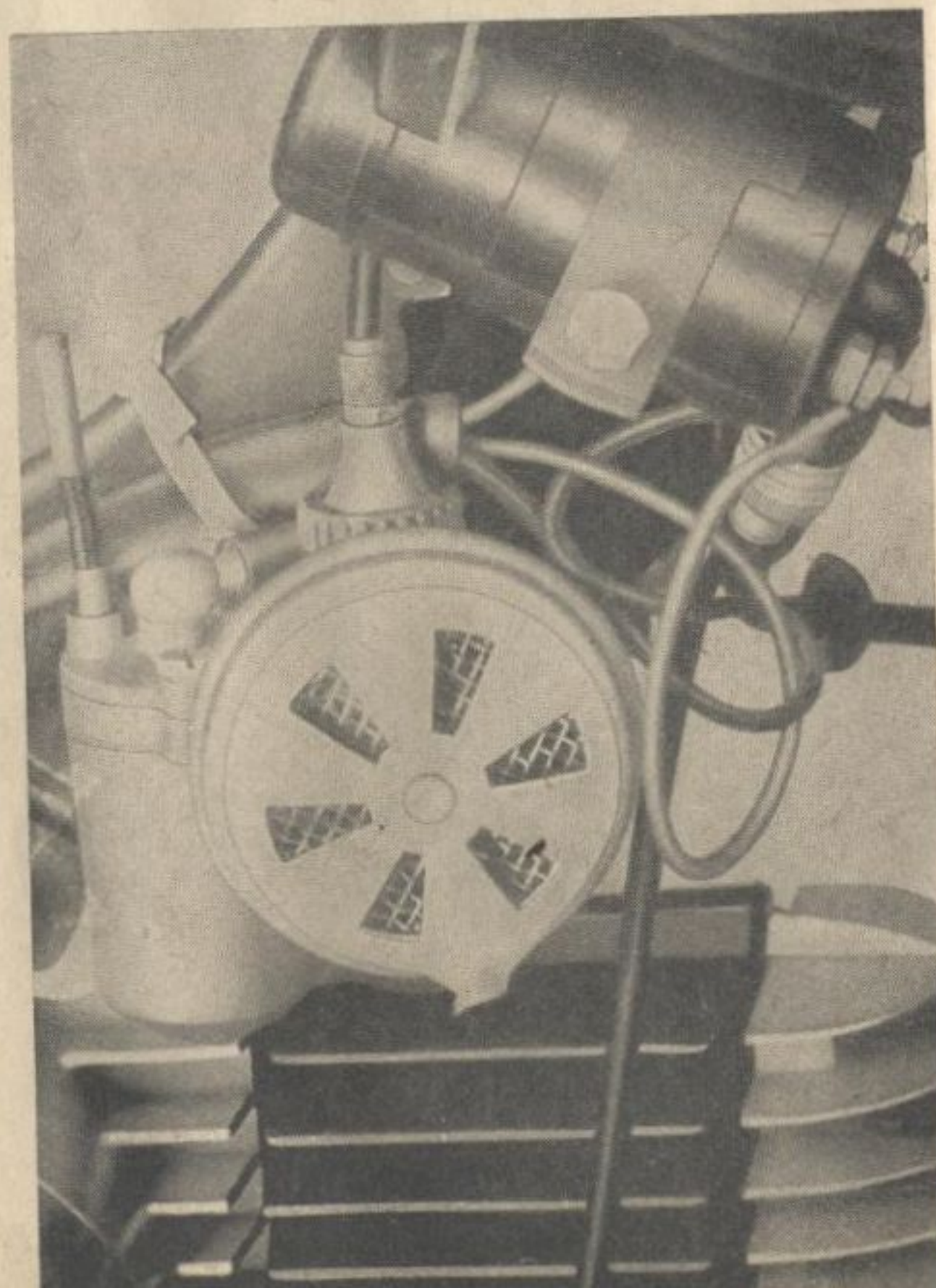


Рис. 21. Карбюратор с воздухоочистителем и кнопка утопителя.

ной изоляцией обматывают изоляционной лентой. Повреждение изоляции может вызвать короткое замыкание.

Свечу зажигания время от времени чистят, осторожно соскабливая нагар; в случае необходимости устанавливают контакты на то же расстояние 0,5 мм для чего их осторожно пригибают к корпусу свечи.

Катушка зажигания прикреплена к раме мотоцикла. Никакого обслуживания она не требует. Необходимо лишь следить за тем, чтобы не был поврежден соединительный провод между катушкой и свечой зажигания. Не менее важно и то, чтобы на этот провод не попадала вода!

Клаксон не нуждается ни в каком обслуживании, надо только следить за тем, чтобы при чистке машины в него не попала вода. Сила звука регулируется притягиванием или отпусанием регулировочного винта.

Уход за магнето заключается в том, что через каждые 3000 км пробега следует проверить, касается ли кулачка войлочная прокладка прерывателя и достаточно ли она пропитана смазкой. Через каждые 5000 км пробега проверяют «разрыв» контактов.

Магнето надо содержать в чистоте, оберегая от попадания пыли и масла.

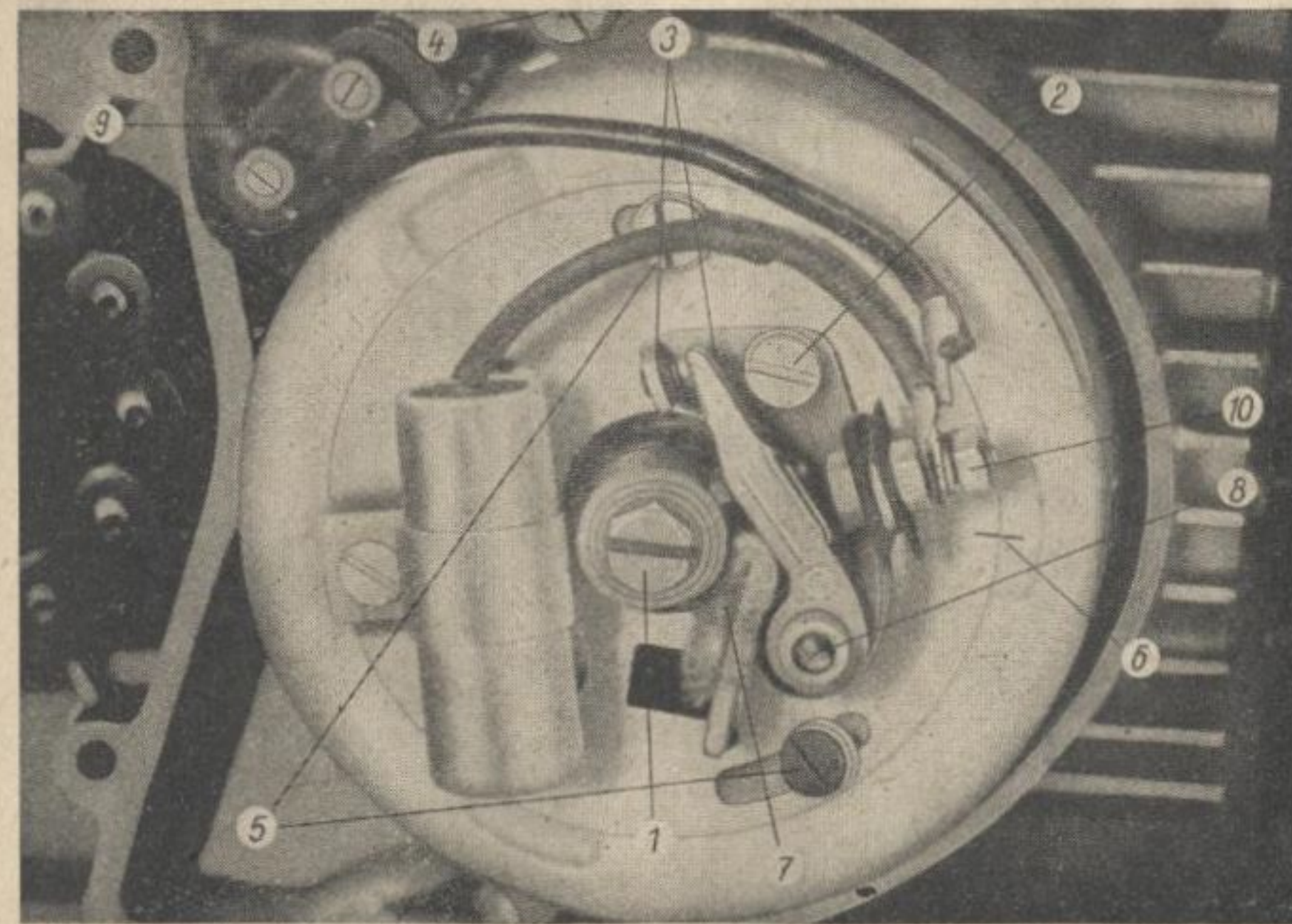


Рис. 22. Магнето.



- б) С правой стороны выдвинуть ось заднего колеса (стальным стержнем, вставленным в отверстие головки оси).
- в) Выдвинуть палец крепления тормозного барабана и вынуть колесо.
- г) Ось остается выдвинутой с правой стороны на вилке.

*Монтаж:*

- а) Проверить правильность установки наконечника троса в педали ножного тормоза.
- б) Вставить колесо с тормозным барабаном между перьями вилки и задвинуть пальцы зубчатки в отверстия резиновых вкладышей.
- в) Вставить между колесом и его прихватом на вилке палец крепления тормозного барабана (рис. 23), задвинуть ось, надеть стопорное кольцо и затянуть гайку.
- г) Проверить подвижность колеса и действие тормоза.

*3. Смена шарикоподшипников колес.*

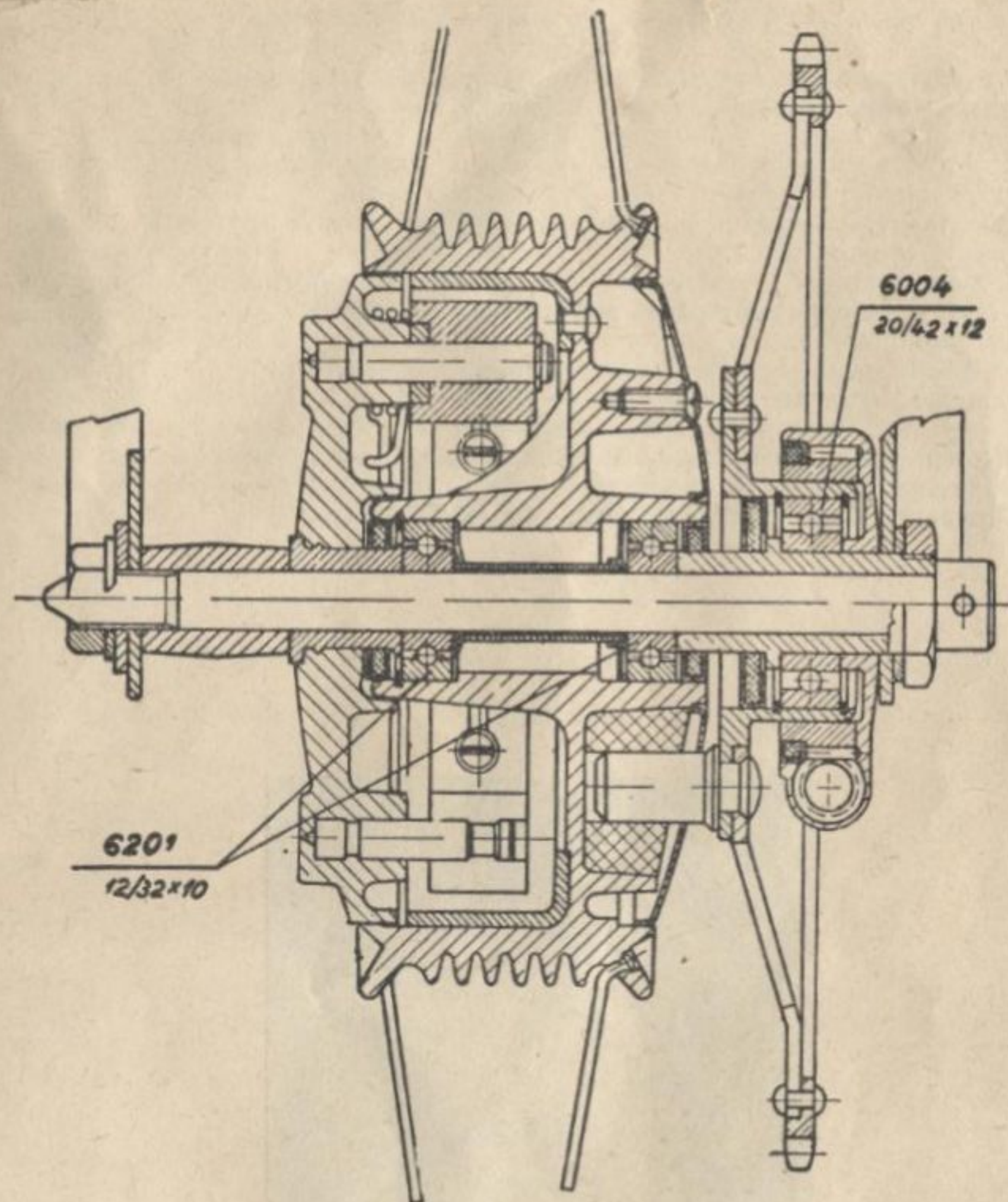
- а) Демонтировать колесо из рамы.
- б) С обеих сторон колеса устранить уплотнения, а с левой стороны, кроме этого, снять стопорное кольцо.
- в) Протянуть тонкий стержень через отверстие левого подшипника и распорную трубку и опереть его о внутреннюю кромку подшипника. Слегка ударяя по стержню выбить подшипник и вынуть распорную трубку.
- г) Подобрать подходящую трубку, выбить с ее помощью правый подшипник.

*Монтаж:*

- а) С левой стороны вставить жестяное кольцо и, нажимая на наружное кольцо подшипника, вдавить его на такую глубину, чтобы можно было вставить стопорное кольцо.
- б) С правой стороны вставить распорную трубку и вдавить второй подшипник.
- в) Проверить, прилегает ли левый подшипник к стопорному кольцу, потом надеть уплотнения и произвести сборку колеса.

*4. Смена шарикоподшипника зубчатки (6004-20/42x12).*

- а) Разъединить цепь и снять колесо.
- б) Отвернуть гайку с правой стороны втулки на оси заднего колеса и снять зубчатку.
- в) Снять привод спидометра.
- г) Вынуть втулку зубчатки вместе с уплотнением.
- д) Демонтировать стопорные кольца и выбить подшипник.



*Рис. 24. Разрез заднего колеса*

*Монтаж:*

- а) Надеть левое стопорное кольцо.
- б) Надеть подшипник, а затем правое стопорное кольцо.
- в) С левой стороны вставить втулку и уплотнение.
- г) С правой стороны установить привод спидометра.
- д) Конечная резьба втулки с резьбой вставить в отверстие прихвата, колеса на вилке и слегка затянуть гайку.
- е) Вставить колесо и затянуть гайку.
- ж) Проверить проворачиваемость колеса.



## 5. Снятие головки и цилиндра двигателя.

- а) Отключить провод свечи зажигания, снять глушитель выпуска и после удаления перекрытий отвернуть карбюратор.
- б) Отвернуть четыре гайки  $s = 10$ , крепящие головку и цилиндру.
- в) Нажать пусковую педаль Нагар, скрепляющий головку с цилиндром, разрушится, и головку можно будет легко снять.
- г) Передвинуть поршень в нижнюю мертвую точку и вынуть цилиндр вместе с прокладкой.
- д) Образовавшиеся отверстия в блоке двигателя закрыть чистой тряпкой, чтобы в полость картера не попала грязь.

### Монтаж:

- а) Поставить под цилиндр новую прокладку.
- б) Установить на место цилиндр.
- в) Поставить новую прокладку под головку цилиндра.

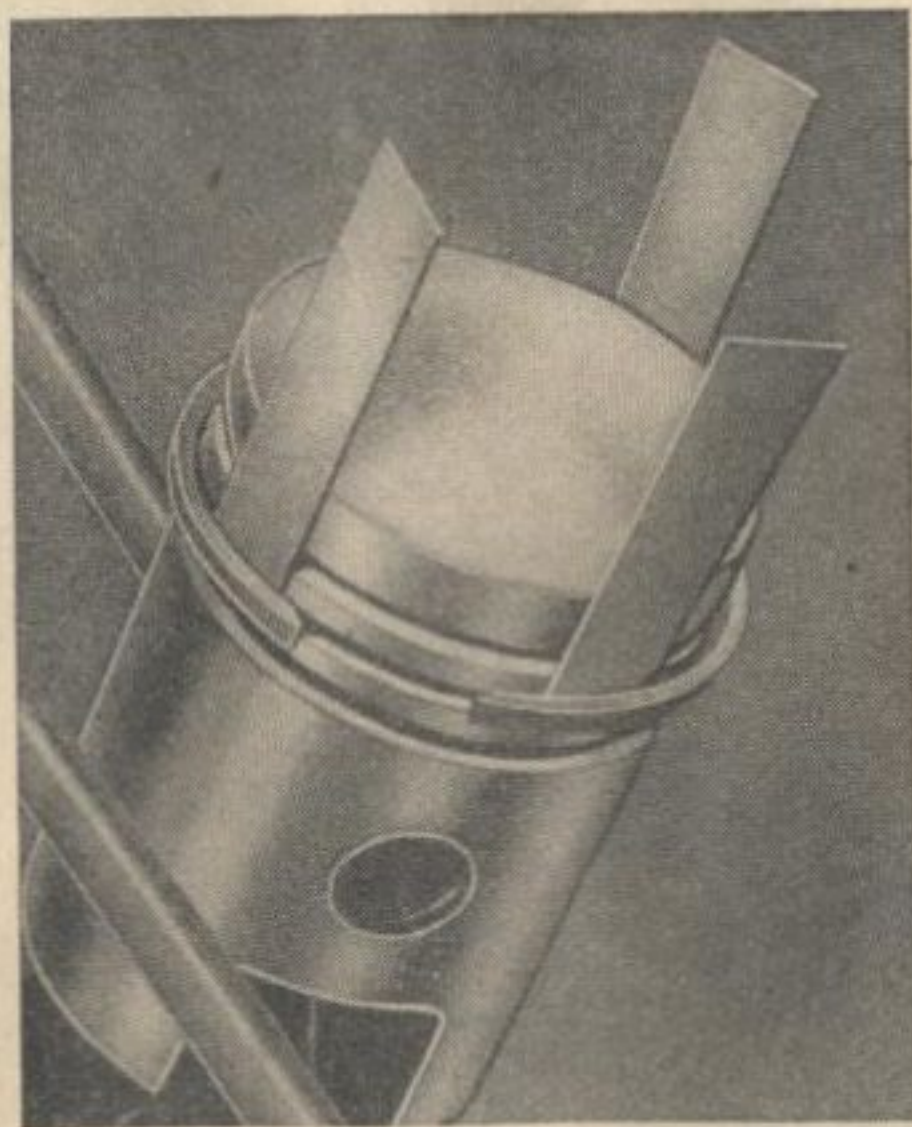


Рис. 25. Монтаж поршневых колец.

- г) Навернуть и затянуть четыре гайки  $s = 10$ .
- д) Присоединить провод свечи зажигания.
- е) Привернуть карбюратор и глушитель и посадить перекрытия.
- ж) После пробега в несколько километров (как только нагревается двигатель) подтянуть гайки головки цилиндра.

## 6. Смена поршневых колец.

- а) Разобрать головку и цилиндр двигателя (часть III, гл. 5).
- б) Кольца лучше всего вынимать из канавки с помощью трех тонких полосок жести. Одну пластинку просовывают под кольцо посередине, а две под его концы (рис. 25). Теперь кольцо можно вывести из канавки. Поршневые кольца сменяют в том случае, если зазор в замке кольца превышает 0,8 мм (нормальная ширина зазора 0,2 мм). Чтобы определить величину зазора, нужно вставить снятое кольцо в верхнюю часть цилиндра.

### Монтаж:

- а) Поочередно надеть все поршневые кольца, как показано на рис. 26.
- б) Проверить люфт колец в канавках поршня (их подвижность).
- в) Замки поршневых колец установить против штифтов в канавках.
- г) Произвести монтаж головки и цилиндра (часть III, гл. 5).

## 7. Откидывание седла.

Чтобы откинуть седло, нужно слегка ударить по его задней части (удар должен быть направлен вверх) и затем опоркнуть седло вперед. Под седлом находится ящик для инструментов, запасных частей и воздушного наноса.

## 8. Демонтаж вращающейся ручки управления дроссельным золотником.

- а) Повернуть ручку настолько, чтобы открылась головка утопленного винта.
- б) Снять резиновую ручку.



### Монтаж:

- Надеть вращающуюся ручку, пробку и затянуть винт.
- Проверить подвижность рукоятки.
- Требуемую тугость вращения ручки отрегулировать с помощью винта, предусмотренного в металлической обойме ручки.

### 9. Демонтаж фары.

Фара состоит из двух основных частей: обода с параболическим отражателем и корпуса.

- Вывернуть крепежный винт, находящийся в нижней части обода фары.
- Обод с отражателем перевернуть низом вверх и снять.
- В случае необходимости отключить провода от контактов.

Для доступа к лампе не нужно отключать провода; достаточно лишь нажать и повернуть гайку.

При монтаже перед затягиванием крепежного винта проверяют правильность насадки обода с отражателем в верхней части корпуса фары.

При демонтаже телескопа или рулевой колонки необходимо также снять корпус фары:

- Снять обод с отражателем и отключить провода.
- Снимем дроссель с оболочки прожектора.
- Вывернуть винты центрального переключателя, винт в задней части фары и оба винта ( $s = 10$ ) под нижним держателем вилки.
- Раздвинуть в стороны обе половины корпуса фары.

### Монтаж:

При монтаже нужно остерегаться разрыва проводов.

- Надеть обе половины корпуса фары.
- Завернуть винты ( $s = 10$ ).
- Притянуть центральный переключатель и завернуть задний винт.
- Намантируем дроссель на оболочку прожектора.
- Присоединить провода и надеть обод с отражателем.

### 10. Демонтаж передней вилки.

- Снять корпус фары (часть III, гл. 5).
- Отъединить верхние обоймы резиновых манжет.
- Торцевым ключом вывернуть гайку  $s = 10$  в верхней чашке телескопа, а для облегчения монтажа вывернуть и пробку.
- Выдвинуть вниз подвижной наконечник с пружиной.

### Монтаж:

Смазать подвижные наконечники предписанной консистентной смазкой и вместе с пружинами вставить в вилку.

- Навернуть пробку и гайки  $s = 10$ . Не забыть подложить пружинные шайбы!
- Притянуть металлические обоймы резиновых манжет.
- Нажав на вилку, проверить, как она пружинит.
- Как описано в части III, гл. 9, установить фару.

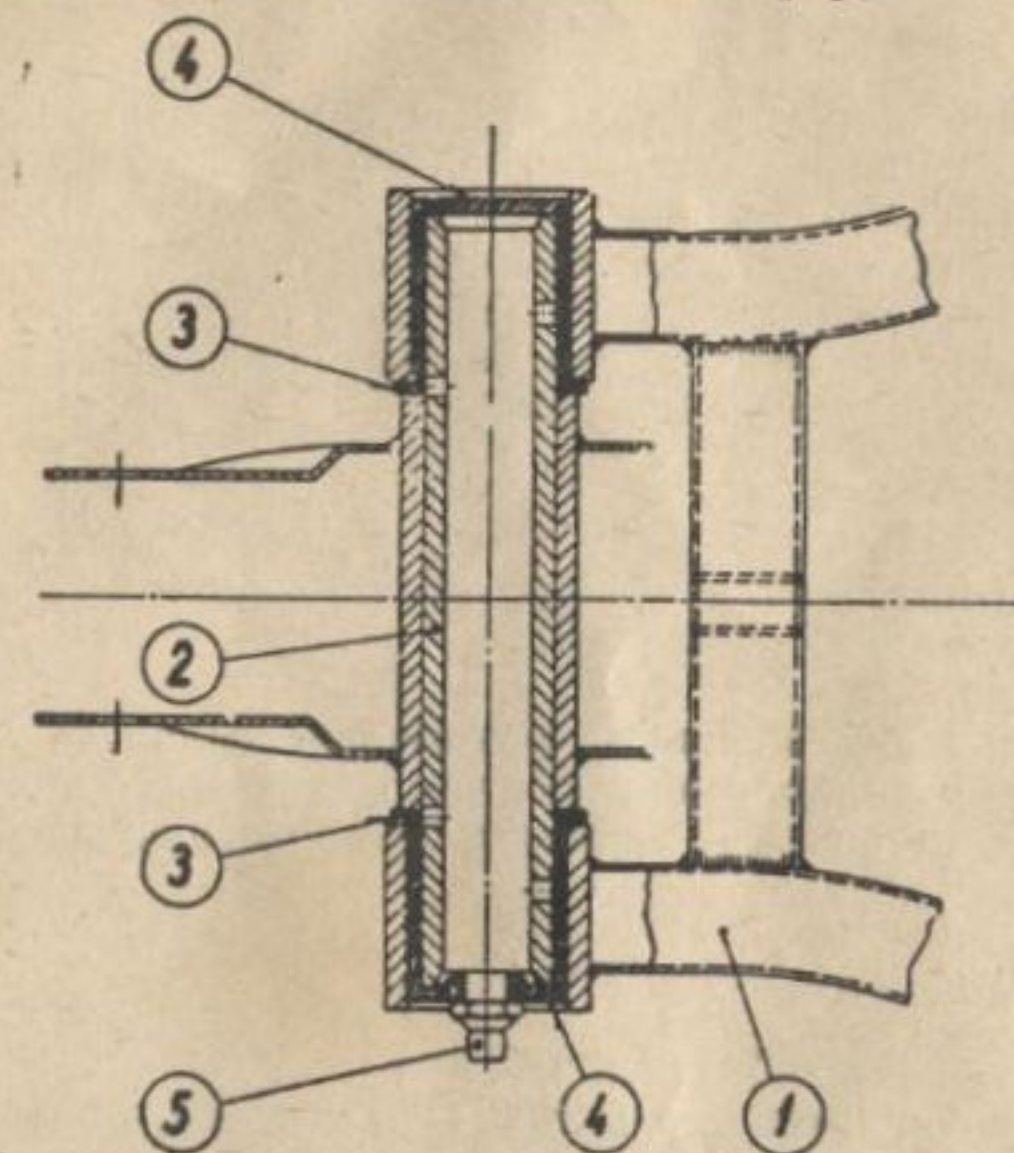


Рис. 26. Разрез подвески качающейся вилки.

### 11. Задняя качающаяся вилка.

Демонтажу задней качающейся вилки предшествуют следующие операции:

- Снятие заднего колеса (часть III, гл. 2).
- Снятие перекрытий (часть III, гл. 12).

### Демонтаж:

- Откинуть седло и отвернуть гайку  $s = 10$  винта, держащего крепежную пружину. Вилка опустится на палец.
  - Вывернуть пресс-масленку качающейся вилки.
  - В отверстие для масленки ввернуть винт М 6 и с его помощью вытянуть крышку пальца. Вторую крышку выбить на другую сторону.
- После этого можно основательно вычистить и смазать внутренние опорные поверхности вилки. Для дальнейшего демонтажа требуется съемник, с помощью которого выдвигается палец вилки. Этим демонтаж задней качающейся вилки заканчивается.

### Монтаж:

- Вставив палец, несколько раз раскатать вилку, чтобы убедиться в отсутствии заедания.
- Вставить обе пробки.



Легкий мотоцикл ЯВА 50 модель 555 представляет собой усовершенствованную модификацию мотоцикла ЯВА модель 550. Современная конструкция, повышенная мощность двигателя, улучшенная подвеска и тщательное перекрытие всех ответственных узлов — все это гарантирует надежную работу нового мотоцикла, комфортную езду и легкость в управлении. Настоящая инструкция должна помочь водителю ознакомиться с мотоциклом, его отдельными частями и их работой. Инструкция научит водителя ухаживать за своим мотоциклом и устранять мелкие неисправности. Руководствоваться указаниями инструкции — в интересах каждого водителя! Только так можно избежать излишних поломок мотоцикла! Составители настоящей инструкции желают всем водителям много тысяч километров приятной езды.



- в) Завернуть масленку в левую крышку и промазать опорную поверхность пальца солидолонагнетателем.  
 г) При монтаже седла привернуть нажимную пружину. Под гайку  $s = 10$  не забыть подложить пружинную шайбу!

#### 12. Снятие перекрытий.

- а) Вывернуть четыре винта под топливным баком, ручной винт дверцы, винт посередине перекрытия внизу под двигателем, винт за крышкой блока двигателя (с обеих сторон).  
 б) Снять седло (отвернув винты крепления седла).  
 в) Вывернуть два крепежных винта под седлом.  
 г) Разъединить кабель заднего света на зажиме под седлом.  
 д) Снять перекрытия (передние и задние).

#### Монтаж:

- а) Надеть перекрытия.  
 б) Завернуть все винты.  
 в) Установить седло.  
 г) Соединить кабель заднего света на зажиме под седлом.  
 д) После нескольких километров пробега подтянуть все винты (винты перекрытий после нескольких километров подтягивать и на новом мотоцикле).

#### 13. Снятие двигателя с рамы.

- а) Снять перекрытия (часть III, гл. 12).  
 б) Отсоединить бензопровод, тросы газа и сцепления, провод свечи зажигания и тягу.  
 в) Разъединить цепь.  
 г) Отвернуть три крепежных болта М 6 ( $s = 10$ ).  
 д) Снять двигатель.

#### Монтаж:

- а) Посадить двигатель на раму и завернуть три болта М 6.  
 б) Надеть цепь и присоединить бензопровод, тросы газа и сцепления, присоединить провод свечи зажигания и тягу.  
 в) Надеть перекрытия (часть III, гл. 12).  
 г) Проверить работу двигателя и через несколько километров пробега подтянуть все гайки.

### IV. ДЕМОНТАЖ С ПРИМЕНЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ИНСТРУМЕНТА

1. Демонтаж двигателя.
2. Демонтаж кривошипно-шатунного механизма.
3. Демонтаж сцепления и первичной силовой передачи (от кривошипно-шатунного механизма на коробку передач).
4. Демонтаж коробки передач.
5. Демонтаж механизма включения передач.
6. Демонтаж магнето.

Исполнение этих работ требует соответствующей квалификации и специального оборудования. Поэтому их рекомендуется поручать специальной мастерской.

### V. НЕИСПРАВНОСТИ И ИХ УСТРАНЕНИЕ

Неисправность	Вероятная причина	Способ устранения	
Двигатель работает неисправно	Поршень стучит	Двигатель перегрет Раскалены контакты свечи зажигания, дефектная свеча (не подходящее калильное число) В головке цилиндра много нагара Слишком большое опережение Завит глушитель (снята выхлопная труба)	Дать двигателю остыть, не ездить на высоких оборотах Сменить свечу зажигания  Снять головку и удалить нагар  Правильно отрегулировать опережение Снять, разобрать и вычистить глушитель (в случае необходимости выровнять выхлопную трубу)
		Искра правильная	Наличие воды или масла в карбюраторе Недостаточная подача топлива в карбюратор  Иногда наступает короткое замыкание провода на цилиндр или раму Бедная смесь  Плохое перемешивание масла с бензином перед заправкой бака
Перебои	Искра неправильная		Неподходящая свеча Свеча залита маслом Слишком большой зазор между электродами свечи  Загрязнены контакты прерывателя Обгорели контакты прерывателя Неправильный зазор между контактами прерывателя Поврежден конденсатор, двигатель работает без перебоев только на малых оборотах, сильно искрят контакты прерывателя Иногда наступает короткое замыкание провода на цилиндр или раму



Неисправность		Вероятная причина	Способ устранения
Двигатель не заводится или глохнет, карбюратор переплавляется топливом	Двигатель имеет компрессию свеча дает искру	Карбюратор в порядке	Двигатель перегрет Недостаточная смазка  Порван или вытянут трос дроссели Повреждена прокладка между карбюратором и цилиндром
		Неисправен карбюратор	Забит жиклер Продырявился поплавок карбюратора Заедает поплавок карбюратора Не уплотняет запорная игла поплавковой камеры
Двигатель не развивает достаточной мощности	Все время	В цилиндре, головке, выпускных трубах и глушителе образовалось много нагара Частично забит бензопровод	Снять головку, цилиндр, а если нужно, то и выпускные трубы и очистить их от нагара Демонтировать и прочистить бензопровод
		Неправильно отрегулировано зажигание  Плохо отрегулирован карбюратор (плохая смесь)  Заедает золотник карбюратора  Забит глушитель, поршень  Износилось зеркало цилиндра и поршень  Двигатель подсасывает посторонний воздух (неплотность в плоскости разъема карбюратора или патрубна карбюратора)  Повреждена прокладка головки цилиндра Тормозные колодки трутся о барабан	Отрегулировать зазор между контактами прерывателя и опережение зажигания Отрегулировать карбюратор на обороты холостого хода, правильно установить иглу и прочистить воздухоочиститель Золотник освободить и установить его таким образом, чтобы открытие было полным Демонтировать глушитель и удалить отложившийся нагар Расточить цилиндр, установить новый поршень и кольца, проверить состояние поршневого пальца (выполняется в специальной мастерской) Демонтировать обе половинки карбюратора, очистить плоскости разъема и покрыть их герметизирующей пастой, после чего карбюратор смонтировать. Сменить прокладку патрубна карбюратора Сменить прокладку  Отрегулировать тормоза

Неисправность		Вероятная причина	Способ устранения
Двигатель не развивает достаточной мощности	Время от времени	Частично засорен бензопровод сетка бензокраника или карбюратор. Заедает трос управления газом  Двигатель перегрет  Неисправна свеча	Прочистить бензопровод или сетку бензокраника. Трос смазать, а в случае необходимости заменить новым Дать двигателю остыть и держать его на малых оборотах Сменить свечу
		Карбюратор не заливается топливом	В баке нет горючего  Бензокраник закрыт или открыт неполностью  Забит фильтр над краником  Забит бензопровод или сетчатый фильтр карбюратора  Засорено воздушное отверстие крышки топливного бака
Двигатель не заводится или глохнет	Карбюратор заливается топливом	Свеча зажигания покрыта маслом Повреждена изоляция между электродами свечи Слишком большое или слишком маленькое расстояние электродов свечи.	вывернуть и вычистить свечу  Сменить свечу зажигания. Пригнуть электроды на расстояние около 0,5 мм
		Свеча не дает искру  На конце провода нет искры	Ключ центрального переключателя находится в положении выключено Повреждена катушка зажигания Загрязнены контакты прерывателя Обгорели контакты прерывателя Повреждены контакты прерывателя Порвался или освободился провод зажигания  Сгорела изоляция провода



Неисправность		Вероятная причина	Способ устранения
Глохнет Карбюратор заливается топливом	Свеча не дает искру	Поврежден конденсатор Повреждена изоляция обмотки статора магнето В прерыватель попала вода	Установить новый конденсатор Сдать статор в ремонт Прерыватель продуть воздухом, вытереть и высушить Сменить наконечник
	На концы проводов нет искры	Поврежден банелитовый наконечник провода	
Свеча дает искру	Двигатель не дает компрессию	Сломано поршневое кольцо Запеклось поршневое кольцо Не уплотняет прокладку свечи Поврежденная прокладка под головкой цилиндра Поршень заедает	Снять кольцо с поршня и заменить новым Поршневое кольцо снять, очистить и снова установить (в случае необходимости заменить новым) Сменить прокладку Сменить прокладку Демонтировать и исправить (в специальной мастерской)

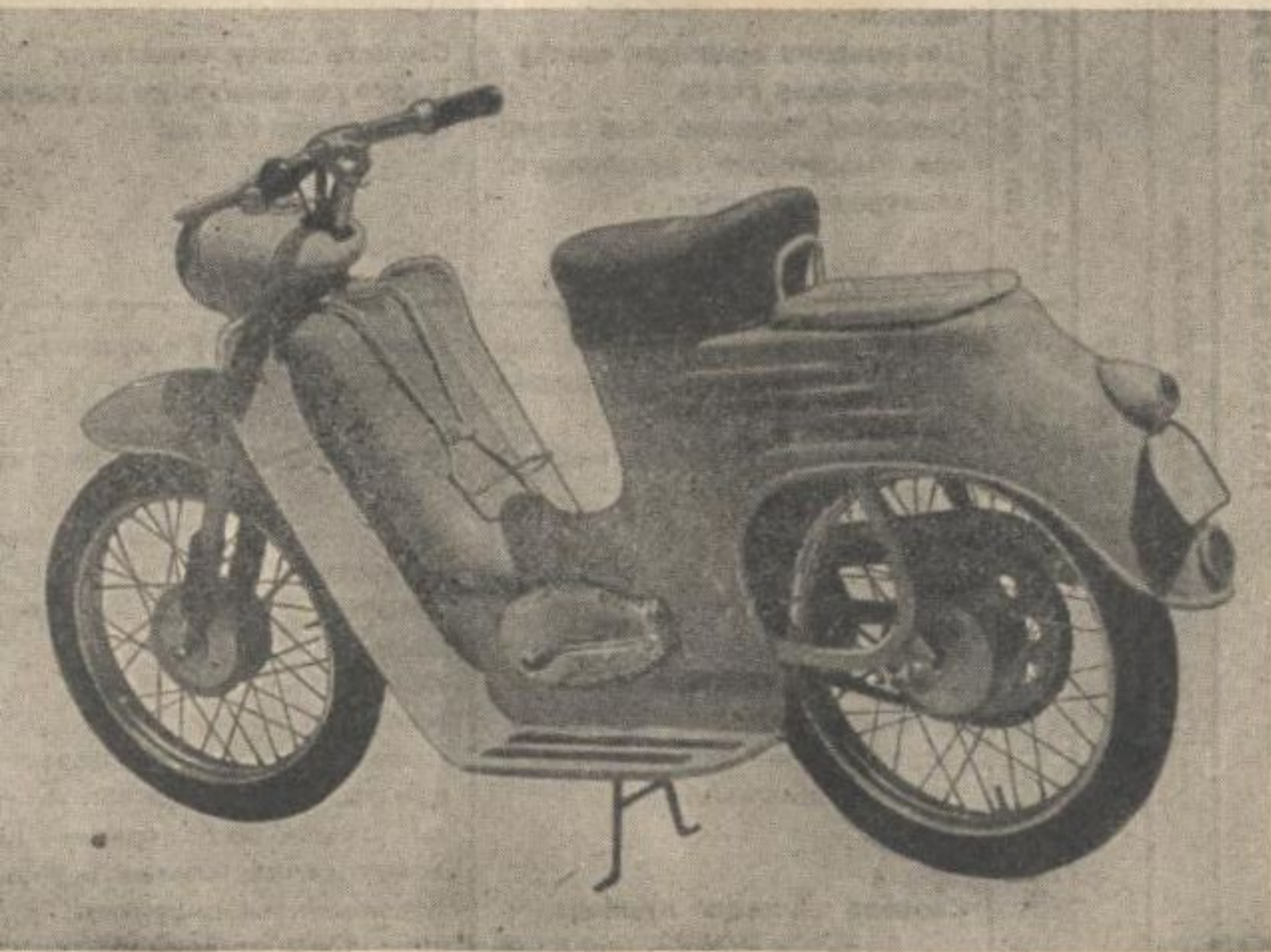


Рис. 27. Легкий мотоцикл Ява 50 см<sup>3</sup>, модель 555 — скутрованный.

## СКУТРОВАННЫЙ ЛЕГКИЙ МОТОЦИКЛ ЯВА 50.

Скутрованный мотоцикл Ява 50 в сущности легкий мотоцикл Ява 50 нормального выполнения, на котором приклеплен капот и для которого действительны все технологические данные и описания, приведенные в этой инструкции. Скутрование состоит из следующих деталей: передний щиток, держатель опорной площадки под ногами с рычагом заднего тормоза, правая и левая опорная площадка, правый и левый люки и соединительные болты. Опорные площадки плотно прикреплены с помощью держателя к раме. Передний щиток в нижнем положении присоединяется к полу и в верхнем положении к упору управления. Демонтаж переднего щитка осуществляется отвинчиванием одного болта на упоре управления, двух болтов на держателе бака и четырех болтов, которыми присоединен щиток к правой и левой опорным площадкам. Разборка правой и левой опорных площадок осуществляется отвинчиванием двух болтов на держателе пола и болтов, с помощью которых соединен задний обтекатель с полом. Правый и левый люки вставлены за передний щиток и прикреплены спереди каждый одним болтом. Можно их демонтировать и без съемки щитка, после ослабления этих двух болтов на щитке.

### ОПИСАНИЕ ДЕЙСТВИЯ ДВУХТАКТНОГО ДВИГАТЕЛЯ.

Двигатели внутреннего сгорания с двухтактным рабочим циклом особенно пригодны для установки на мотоциклах. Такой двигатель состоит из относительно небольшого числа движущихся частей, что, следовательно, снижает их изнашиваемость и тем самым повышает надежность работы двигателя. Рабочий процесс двухтактного двигателя совершается за один оборот коленчатого вала, т. е. за два хода поршня.

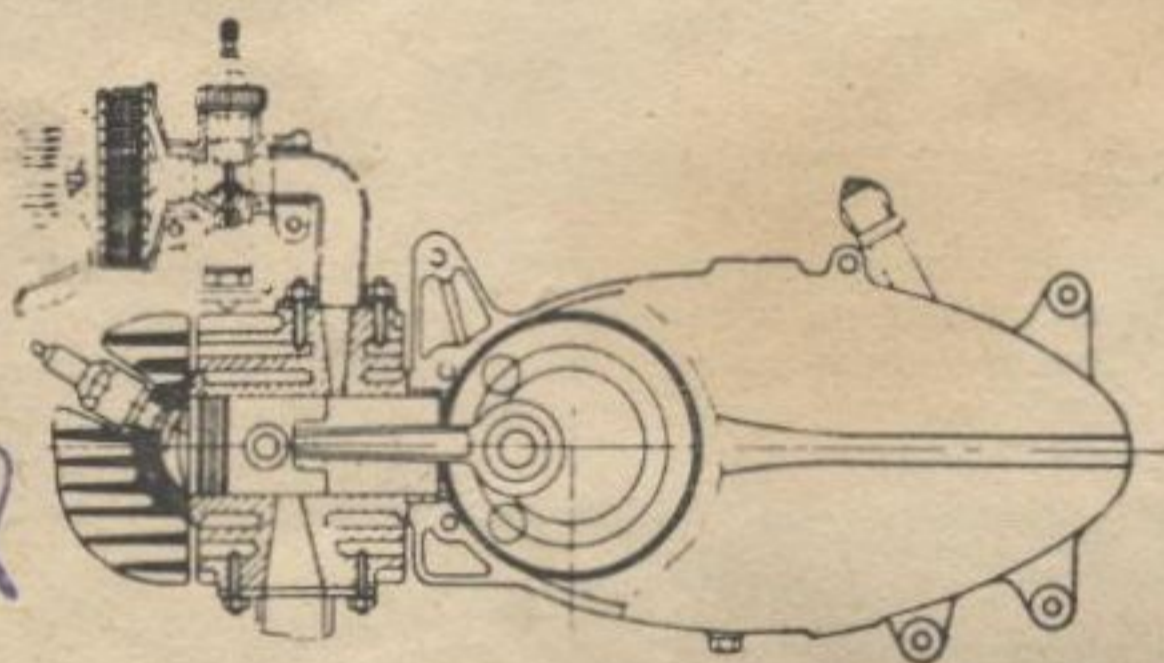
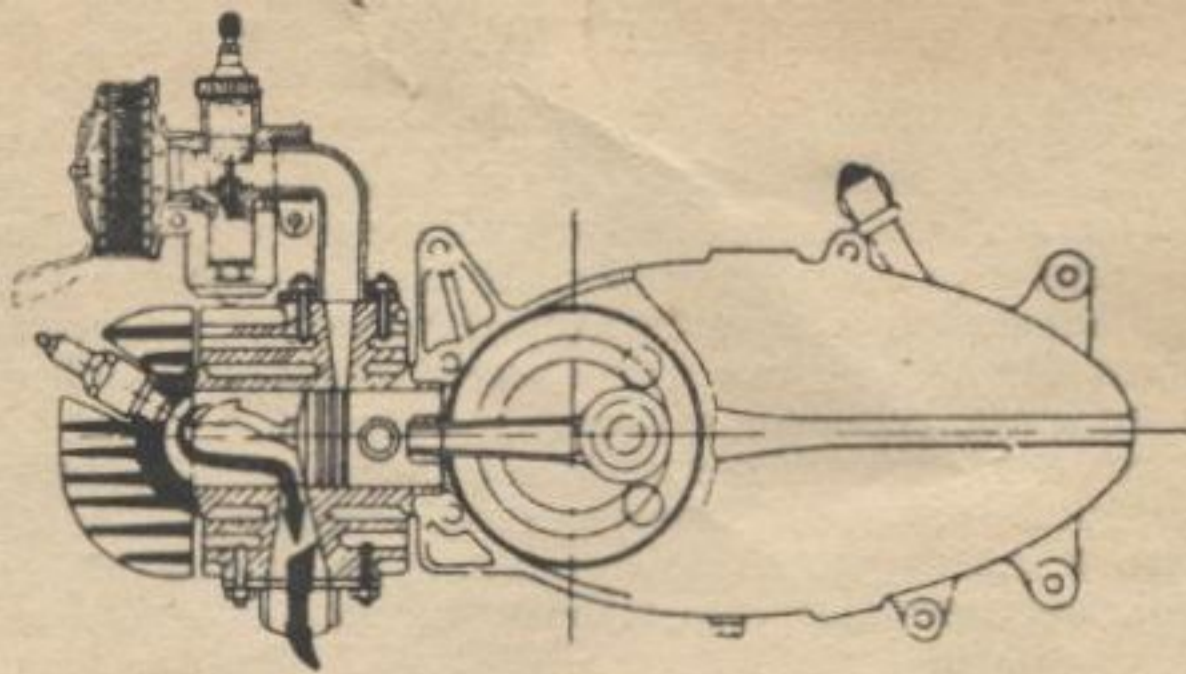
#### 1. Движение поршня в. м. т.

Поршень закрывает продувочные, а затем выпускное окно. В головке цилиндра происходит сжатие горючей смеси. За несколько мгновений до достижения поршнем в. м. т. горючая смесь воспламеняется от искры свечи зажигания. Тем временем под поршнем образуется разрежение, которое вызывает засасывание новой порции горючей смеси из карбюратора в картер.

#### 2. Движение поршня к н. м. т.

После воспламенения смеси происходит собственно рабочий ход поршня (сила сгорающих газов с помощью кривошипно-шатунного механизма и передач передается на заднее колесо мотоцикла). Верхняя кромка поршня при движении вниз открывает сперва выпускное окно. Сжатые газы вырываются наружу. Далее кромка и окно поршня открывают два продувочных окна, происходит продувка. Тем временем под поршнем и в картере уже находится свежая смесь, сжатая поршнем при движении к н. м. т. В цилиндр эта свежая смесь поступает по двум продувочным каналам в виде двух потоков, направление которых обусловлено формой продувочных окон. Оба потока сталкиваются, ударяются о заднюю стенку цилиндра и направляются к головке, которая поворачивает их в сторону выпускного окна. Сжатая в картере горючая смесь заполняет цилиндр и вытесняет остатки сгоревших газов (продувка заканчивается).





*Рис. 28. Схема работы двухтактного двигателя.*

*Handwritten signature and scribbles in blue ink.*

**МОТОВ**



# СО Д Е Р Ж А Н И Е

I. <i>Описание и инструкция по эксплуатации</i> . . . . .	7
1. Техническая характеристика мотоцикла . . . . .	7
2. Описание мотоцикла . . . . .	8
3. Описание электрооборудования . . . . .	11
4. Обкатка нового мотоцикла . . . . .	15
5. Инструкция по эксплуатации . . . . .	17
6. Чего следует избегать . . . . .	19
II. <i>Уход за мотоциклом</i> . . . . .	20
1. Чистка мотоцикла . . . . .	20
2. Смазка . . . . .	21
3. Регулировка тормозов . . . . .	22
4. Шины . . . . .	28
5. Натяжение цепи . . . . .	29
6. Сцепление и его регулировка . . . . .	29
7. Карбюратор «Ииков» 2914. . . . .	30
8. Уход за электрооборудованием . . . . .	31
9. Удаление нагара . . . . .	35
III. <i>Демонтаж и монтаж агрегатов мотоцикла без специального инструмента</i> . . . . .	35
1. Снятие переднего колеса . . . . .	35
2. Снятие заднего колеса . . . . .	35
3. Смена шаркоподшипников колес . . . . .	36
4. Смена шарикоподшипника зубчатки (6004—20/42 X 12) . . . . .	36
5. Снятие головки и цилиндра двигателя . . . . .	38
6. Смена поршневых колец . . . . .	39
7. Откидывание седла . . . . .	39
8. Демонтаж вращающейся ручки управления дросселем . . . . .	39
9. Демонтаж фары . . . . .	40
10. Демонтаж передней вилки . . . . .	40
11. Задняя качающаяся вилка . . . . .	41
12. Снятие перекрытий . . . . .	42
13. Снятие двигателя с рамы. . . . .	42
IV. <i>Демонтаж с применением специального инструмента</i> . . . . .	42
V. <i>Неисправности и их устранение</i> . . . . .	43
VI. <i>Скутрованный легкий мотоцикл Ява 50</i> . . . . .	47



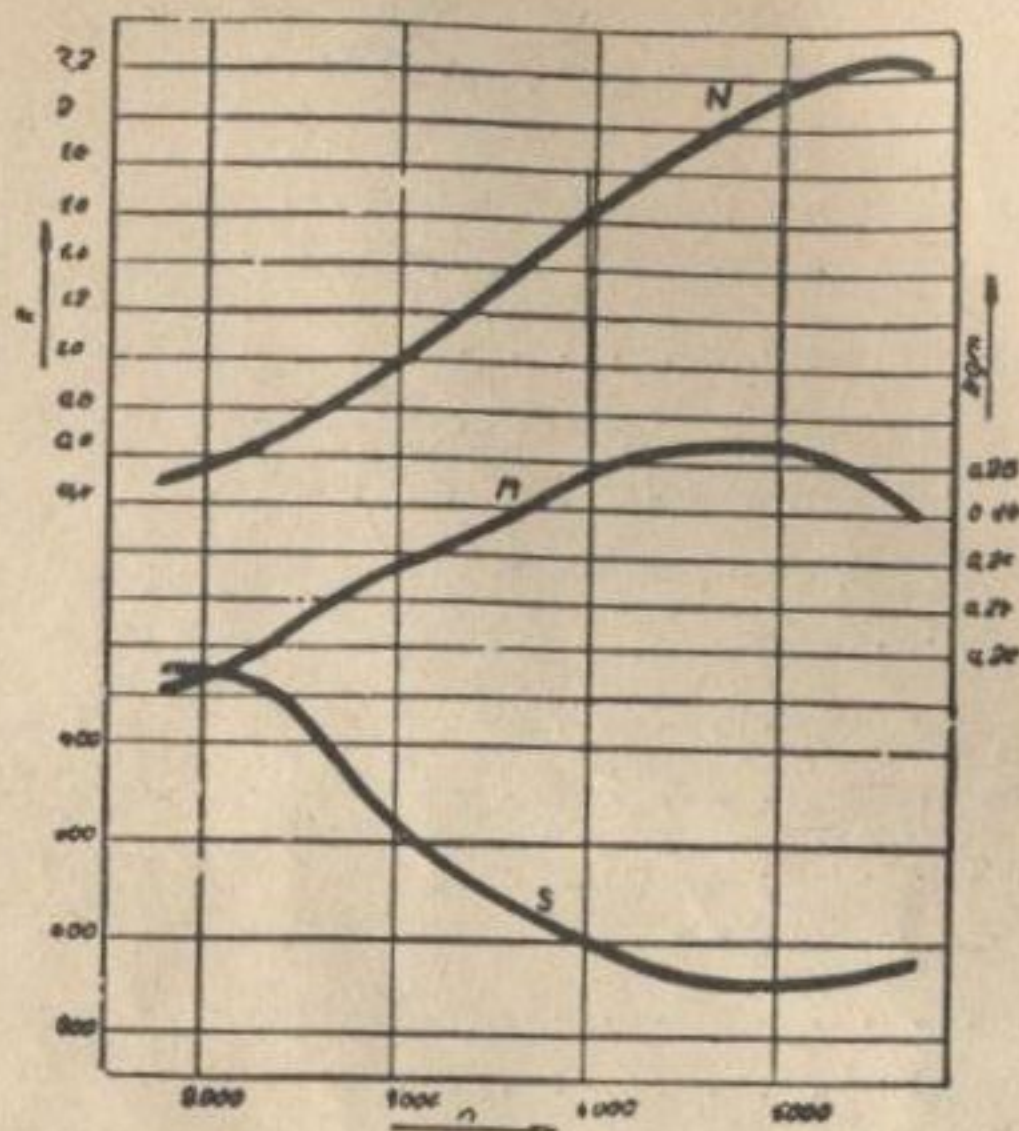


Рис. 3. Диаграмма мощности  $N$ , крутящего момента  $M$  и расхода  $S$  в зависимости от числа оборотов (скоростная характеристика)

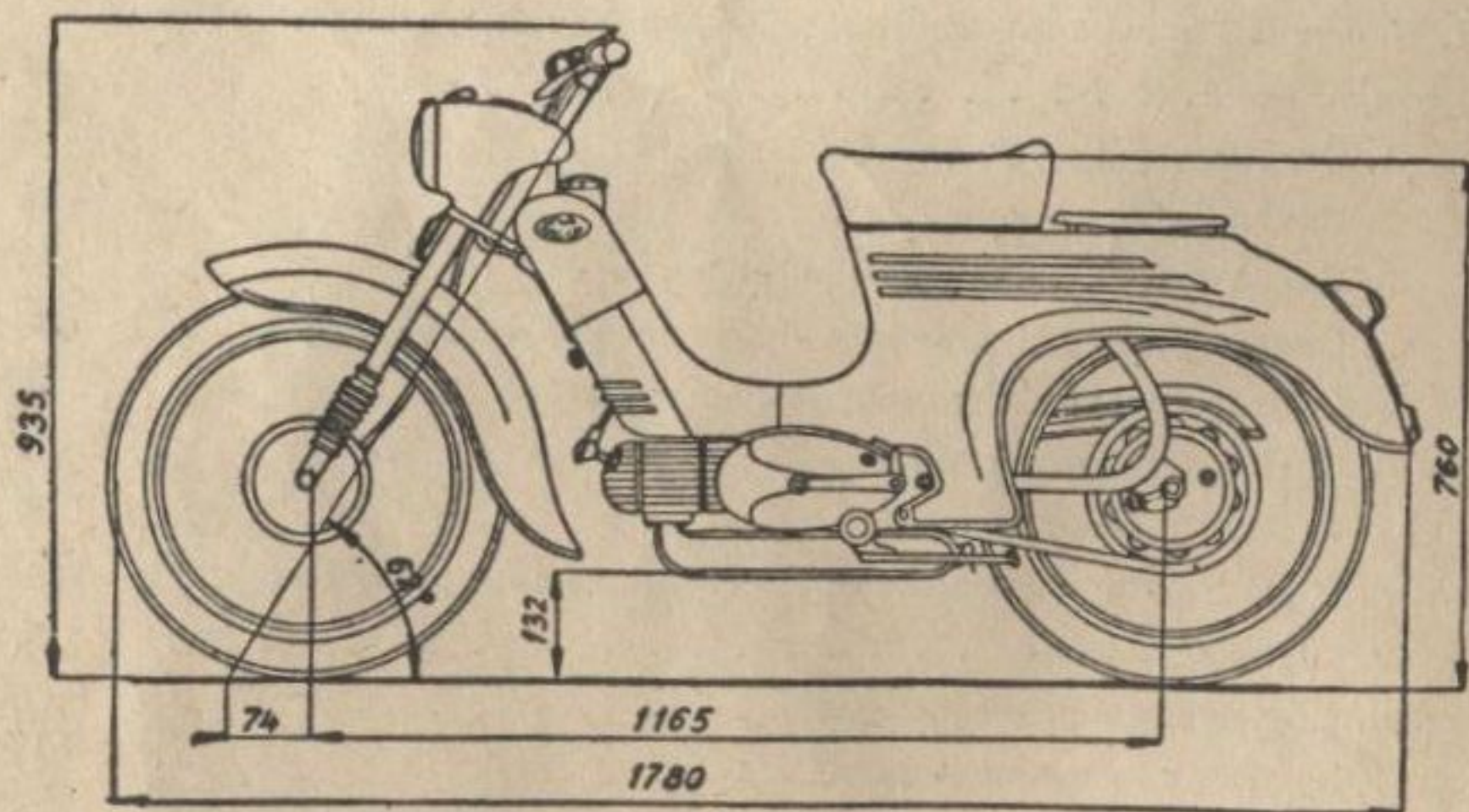


Рис. 4. Габариты мотоцикла

## 1. ОПИСАНИЕ И ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

### 1. Техническая характеристика мотоцикла.

Тип двигателя	двухтактный, воздушного охлаждения
Число цилиндров	1
Диаметр цилиндра в мм	38
Ход поршня в мм	44
Рабочий объем цилиндра в см <sup>3</sup>	49,9
Степень сжатия	1 : 6,6
Максимальная мощность двигателя при 5500 об/мин в л. с.	2,2 ± 5 %
Максимальный уровень шума в дБ	80
Емкость бензобака в л	3,5
Максимальная скорость в км/час	60
Предельный подъем пути в %	26 %
Вес мотоцикла в незаправленном состоянии в кг	55 ± 2 %
Вес мотоцикла в заправленном состоянии в кг	58 ± 2 %
Грузоподъемность в кг	130
Общий вес полностью загруженного мотоцикла в кг	187
Максимальная нагрузка на ось переднего колеса в кг	70
Максимальная нагрузка на ось заднего колеса в кг	117
Первичная передача цепью	9,5×5,8; 44 звена
Вторичная передача цепью	12,7×5,2; 111 ÷ 1 звено
Передаточные отношения:	
от двигателя	1 : 2,43 (34/14 зубьев)
главной передачи	1 : 4,23 (55/13 зубьев)
1-я передача	1 : 2,94 (24/14×24/14 зубьев)
2-я передача	1 : 1,716 (32/14×19/19 зубьев)
3-я передача	1 : 1 (прямая передача)
Общие передаточные отношения:	
1-я передача	1 : 30,22
2-я передача	1 : 17,64
3-я передача	1 : 10,28
Общее передаточное отношение пускового устройства	1 : 7,74
Тормоза	колодочные Ø 125/20
Тормозные пути при скорости 40 км/час:	
при торможении ручным тормозом в м	30,8
при торможении обоими тормозами в м	15,4



Максимальный ход передней вилки при качании в мм  
 Карбюратор  
 Колеса: размеры обода  
 размеры шины  
 Спидометр

90  
 »Ииков« 2914 HZ  
 1,50 А×2''  
 2,5×16''  
 ПАЛ Ø 48

## 2. Описание мотоцикла.

Легкий мотоцикл ЯВА 50 модели 555 представляет собой самодвижущуюся одноколейную коляску, служащую для перевозки одного человека. Этот мотоцикл является усовершенствованной модификацией распротранного мотоцикла ЯВА 50 модели 550. По сравнению с первоначальной моделью новый мотоцикл имеет двигатель повышенной мощности, более высокую максимальную скорость, усовершенствованную подвеску и безупречное перекрытие всех ответственных узлов. При исключительно целесообразной конструкции мотоциклу был придан красивый внешний вид.

Двухтактный двигатель внутреннего сгорания с воздушным охлаждением и обратной продувкой в принципе ничем не отличается от двигателя модели 550. Повышение мощности было достигнуто путем реконструкции каналов и благодаря применению карбюратора »Ииков« 2914. Двигатель хорошо отбалансирован во всем диапазоне оборотов. Издаваемый им шум не выходит за пределы допускаемого инструкцией. В течение длительного времени двигатель может работать с максимальной нагрузкой.

Глушитель шума выпуска обеспечивает эффективное глушение шума газов. При максимальном числе оборотов двигателя шум не превышает 80 дБ. Глушитель выполнен разборным.

Однодисковое сцепление работает в масляной ванне. Диск с пробковой накладкой одновременно образует зубчатку первичной передачи. Рычаг управления сцеплением расположен на левой стороне руля.

Коробка передач образует одно целое с картером двигателя. Три ступени передач подобраны с таким расчетом, чтобы мотоцикл был одинаково пригоден как для движения по ровному пути, так и для преодоления подъемов.

Ножная педаль переключения передач расположена с левой стороны мотоцикла.

Передача тягового усилия осуществляется цепями. Первичной — от кривошипно-шатунного механизма на коробку передач — эта цепь полностью укрыта левой крышкой картера и работает в масляной ванне. Вторичная цепь переносит крутящий момент от коробки передач на заднее колесо и частично закрыта кожухом.

Карбюратор »Ииков« 2914 закреплен над цилиндром двигателя и укрыт за листовым перекрытием, которое одновременно закрывает главную трубу рамы. Диффузор карбюратора имеет диаметр 14 мм. Правильной установке карбюратора соответствует жиклер 65. Управление дроссельным золотником карбюратора осуществляется с помощью вращающейся ручки и троса на правой стороне руля. Карбюратор оборудован воздухоочистителем диаметром 70 мм, который одновременно работает в качестве глушителя всасывания. Колеса мотоцикла одинаковые сзади и спереди и взаимозаменяемы. Они выполнены с цельноступицовыми барабанами и стальными ободами диа-

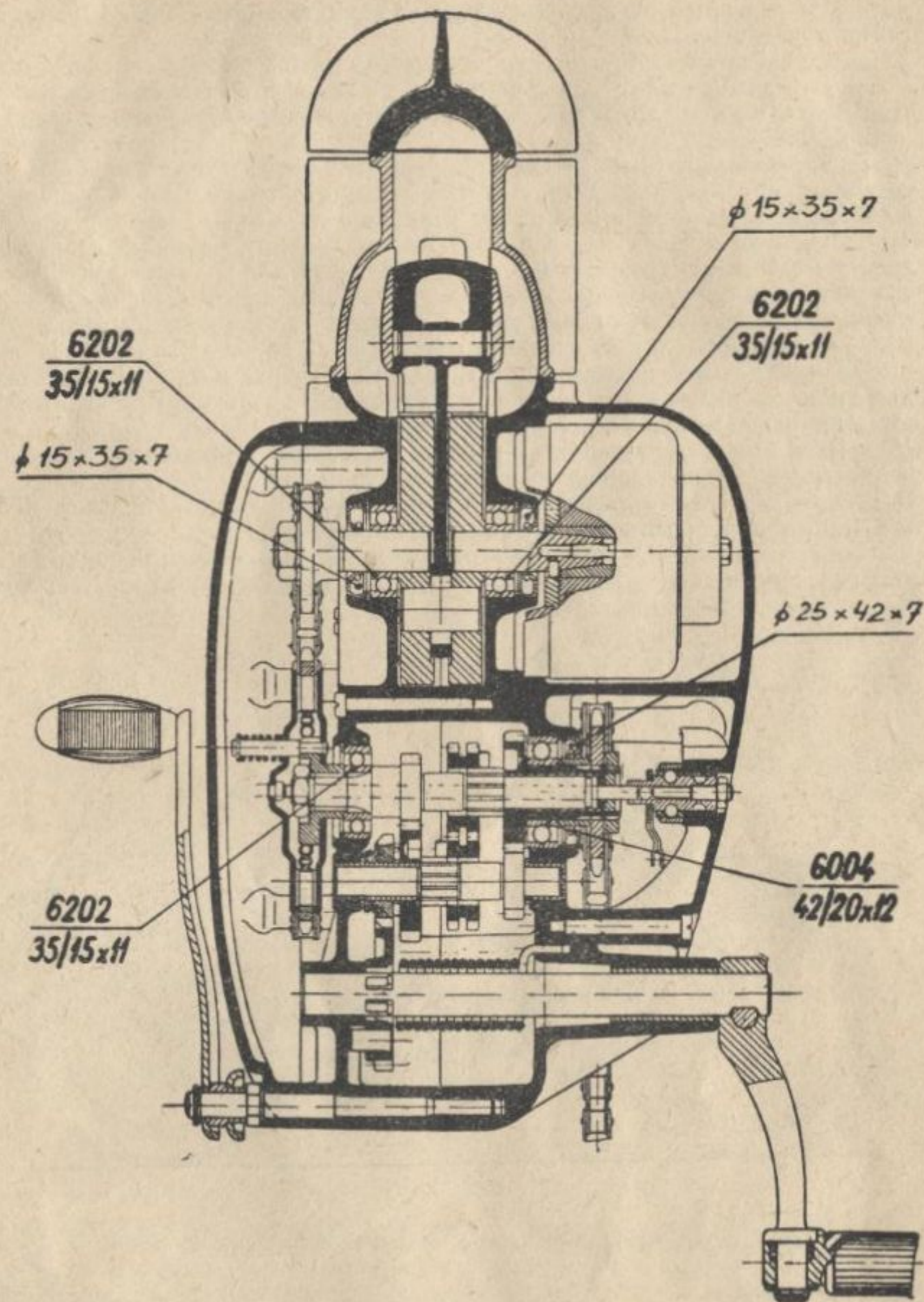


Рис. 5. Разрез двигателя 50 см<sup>3</sup> модели 555



Переключатель дальнего и ближнего света, на котором также вычернуть кнопка звукового сигнала, укреплен на левой половине руля. При помощи этого переключателя производится переключение дальнего света на ближний и наоборот.

Катушка зажигания 6 в закреплена на раме мотоцикла под бензобаком. Катушка трансформирует напряжение 6 в в высокое напряжение, необходимое для получения искры между контактами свечи зажигания.

На мотоцикле использована свеча зажигания ПАЛ 14-5RZ. Присоединительный провод свечи снабжен специальным наконечником для устранения помех приему радиовещания. Использовать провод без специального наконечника воспрещается!

Фара мотоцикла диаметром 110 мм, с двухнитевой лампой 6 в 15/15 вт с помощью переключателя переключается на дальний и ближний свет.

Правильность направления и силу пучка света, излучаемого фарой, можно проверить по стандарту ЧСН 30 4304. Для этого свет фары направляется на вертикальную стену, удаленную от фары на 10 м. Над землей на высоте центра фары проводится горизонтальная прямая.

При ближнем свете граница между освещенным и темным местом стены должна проходить в пределах от 10 до 16 см под горизонтальной прямой.

При дальнем свете центральные лучи пучка должны падать на стену максимально в 5 см над горизонтальной прямой и в 10 см ниже ее. В горизонтальном направлении фара устанавливается по центральному лучу, который должен проходить по оси мотоцикла.

Проверку фары производят на ровном грунте, с сидящим на мотоцикле водителем, и шинами, накачанными до предписанного давления. Требуемая интенсивность освещения 0,25 люкса, замеряемая на вертикальной стене на высоте 15 см над поверхностью грунта и в полосе шириной 2,5 с обеих сторон от плоскости мотоцикла, при использовании предписанных электрических ламп гарантируется.

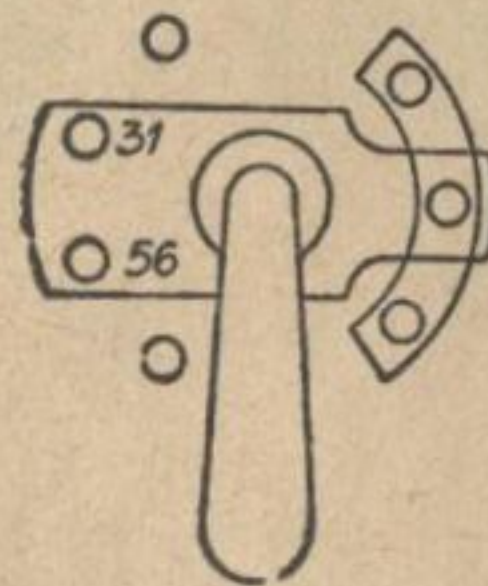
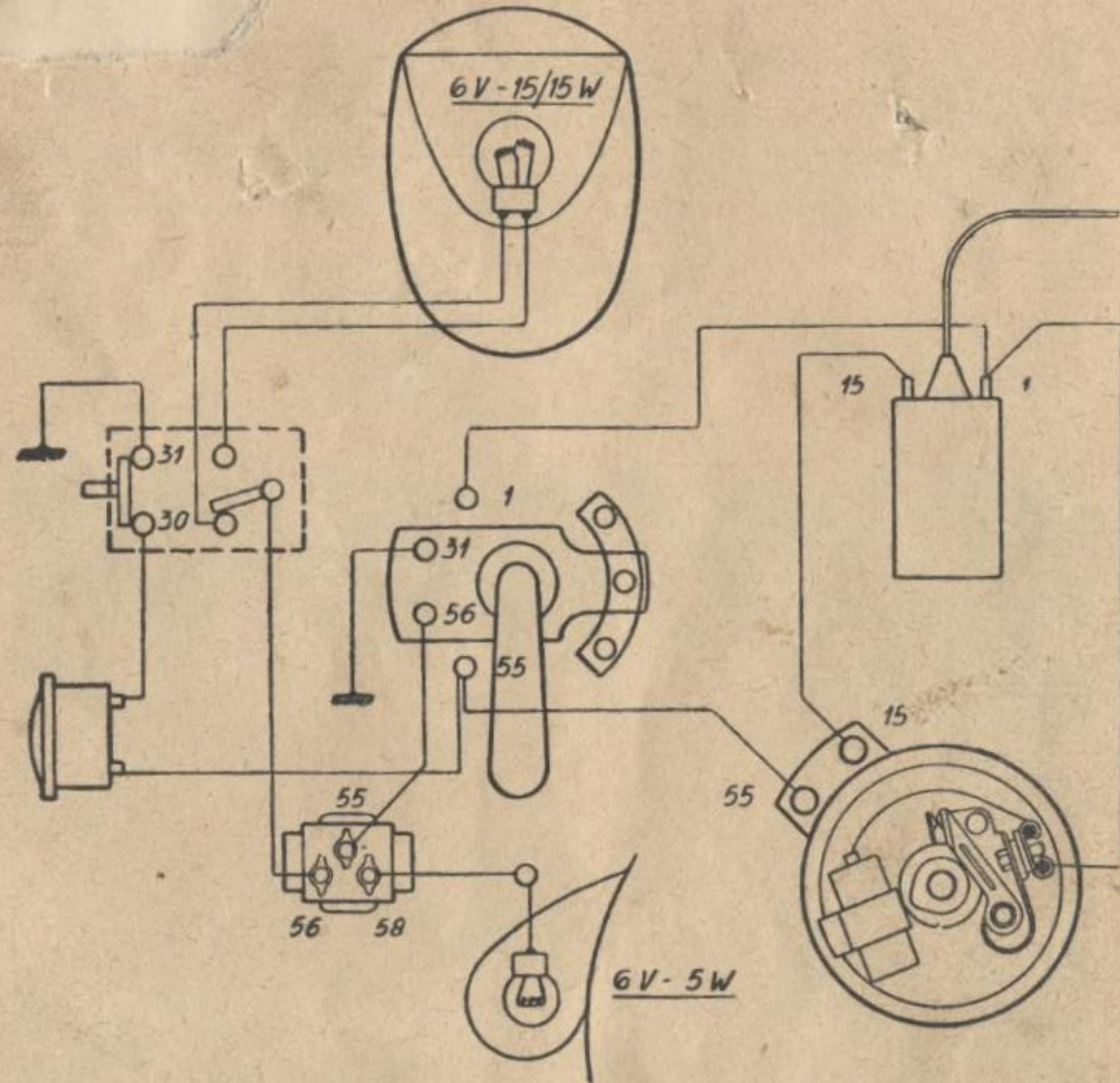
Направление правильного освещения установим винтом, который находится на корпусе фары.

Задний фонарь имеет лампочку 6 в, 5 вт по стандарту ЧСН 30 4316.

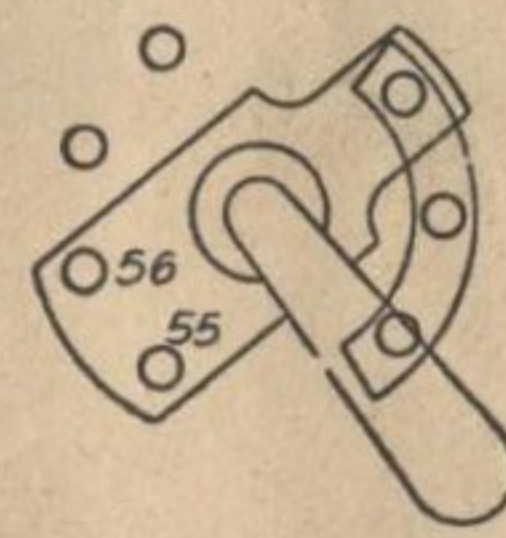
Предупреждение! Лампочки с иными показателями могут перегореть или же будут слабо накаливаться.

Дроссель намонтирован на внутренней стороне оболочки рефлектора. Он предотвращает перегорание ламп в прожекторе и в заднем свете при выходе из строя какой либо из этих ламп.

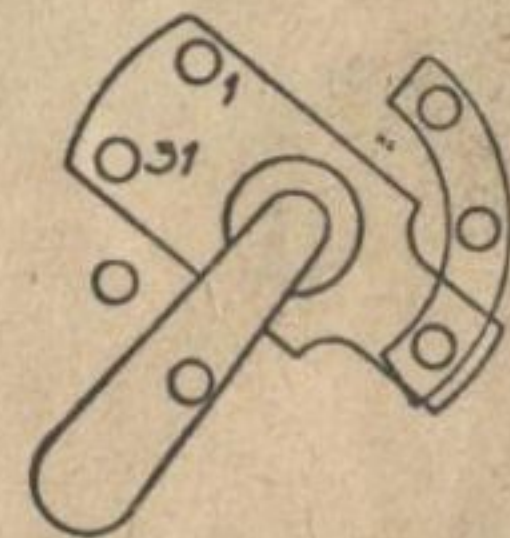
Клаксон на переменный ток подключен на зажим 55 включателя и через кнопку соединен с корпусом. Он помещен впереди, между телескопическими амортизаторами. При включенных рефлекторах и одновременно более низких оборотах двигателя, вследствие понижения напряжения клаксон не сигнализирует. Поэтому в таком случае надо подавать предупреждающие сигналы посредством переключения огней рефлекторов (блендированием). Кабели. Использованные кабели в большинстве случаев имеют сечение 1 мм<sup>2</sup>.



Езда днем



Езда ночью



Остановка машины

Рис. 7. Схема электрооборудования и положения ключа центрального переключателя



Цвета кабелей используемых для отдельных соединений:

зеленый кабель	соединение зажимов 15 магнето и зажигающей катушки,
белый кабель	соединение зажимов 55 магнето и включателя на прожекторе.
белый кабель короткий	соединение зажима 56 включателя и зажима 55 на дросселе,
красный кабель	соединение зажима переключателя большого и притушенного света с зажимом 56 на дросселе,
синий кабель	от переключателя большого и притушенного света к лампочке прожектора,
желтый кабель	от зажима 58 на дросселе к заднему свету,
зеленый кабель	от зажима 55 включателя на рефлекторе к клаксону,
черные кабели	заземление включателя — зажим 31, заземление кнопки клаксона — зажим 31, соединение зажигающей катушки с прерывателем магнето и с зажимом „1“ на включателе.

#### 1. Обкатка нового мотоцикла.

При приемке нового мотоцикла рекомендуется, чтобы покупатель проверил оснащенные машины (комплекс инструмента), а также наличие масла в коробке передач. Уровень последнего проверяют с помощью контрольного отверстия, закрытого пробкой М 6×8 (рис. 8).

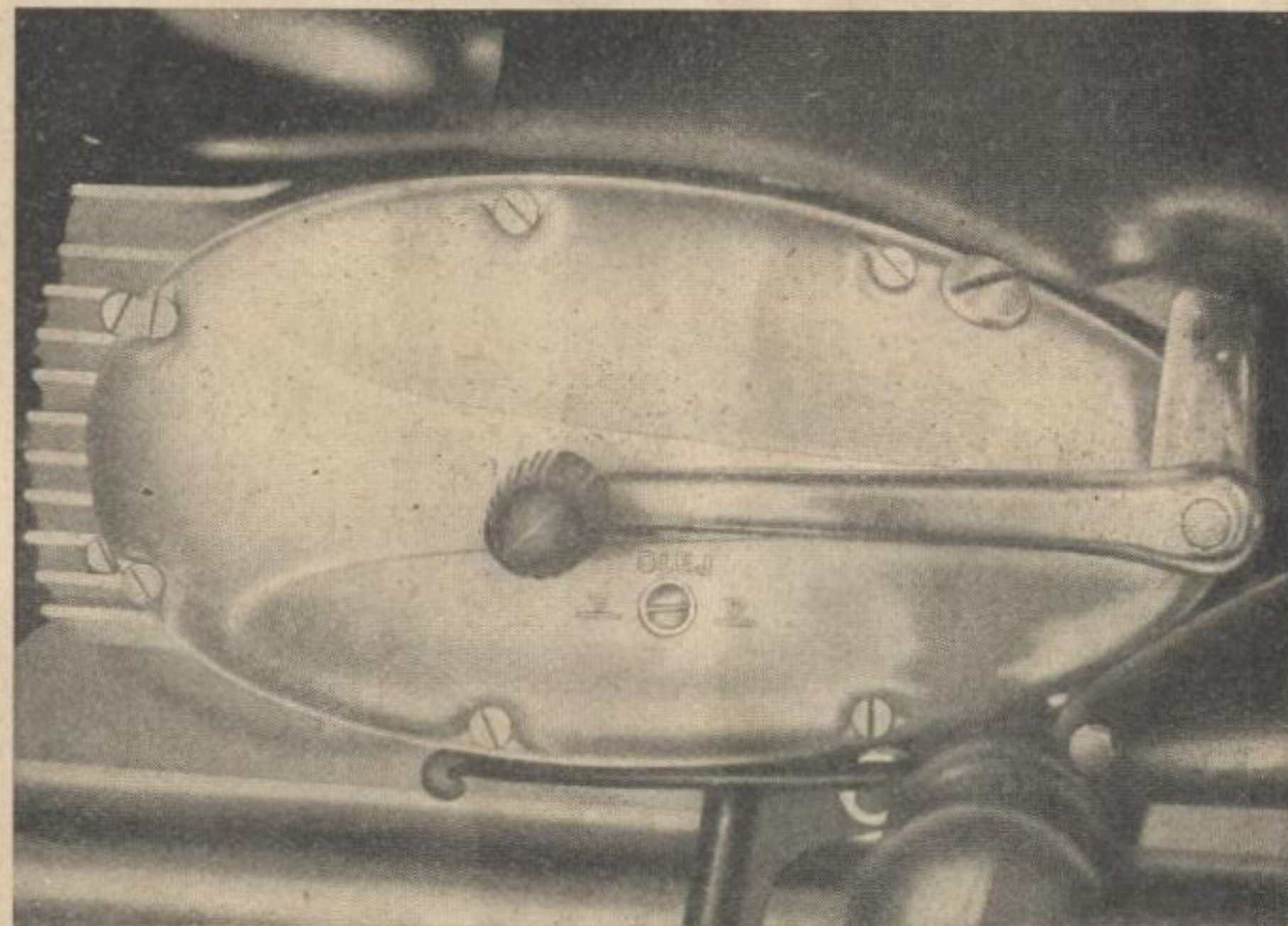


Рис. 8. Контрольно-заливное отверстие для масла и рычаг включения ступней передачи.

Правильная обкатка нового мотоцикла значительно увеличивает продолжительность его службы, влияет на мощность двигателя и расход горючего. Поэтому, производя обкатку, необходимо руководствоваться следующими указаниями:

- а) горючую смесь готовить в отношении:
  - до пробега 1000 км — 1 : 15
  - после пробега 1000 км — 1 : 20



В мерку для масла, прикрепленную к крышке бензобака, подвешивают. Чтобы получить горючую смесь правильного соотношения, одну мерку масла заливает в 1 л бензина.

б) Во время обкатки ездим на отдельных ступенях передач со следующими скоростями:

I. ступень передачи	12 км/час
II. " "	20 км/час
III. " "	35 км/час

- в) при длинных безостановочных пробегах двигатель следует охлаждать, для чего время от времени нужно сбрасывать и затем вновь открывать газ;
- г) во время остановок двигатель должен работать на самых низких оборотах;
- д) излишне продолжительная езда на первой и второй передачах не допускается;
- е) время от времени следует прогерить состояние всех гаек и болтов. После пробега первых 500 км надо подвинчивать все гайки спиц колес.
- ж) после пробега первых 500 км спустить масло из коробки передач; затем промыть коробку специальным промывочным маслом и вновь заправить маслом смазочным (см. част: II. гл 2);



Рис. 9. Бензокраник

- после пробега первых 500 км можно постепенно открывать газ более, чем на половину, но только в течение коротких промежутков времени;
- и) после пробега в 1500 км вновь сменить масло. Теперь мотоцикл можно считать обкатанным, что, однако, не означает, что за ним можно ухаживать менее заботливо.

## 5. Инструкция по эксплуатации.

### А. Перед выездом следует проверить:

1. есть ли горючее в топливном баке (чтобы открыть бак, пробку поворачивают влево; после окончания периода обкатки горючую смесь готовят в отношении масла с бензином 1 : 20; заливку смеси в бак производят через сетчатый фильтр);
2. действие тормозов, освещения и электрогудка;
3. наличие запасных частей (шины, свечи зажигания, лампочки), инструмент (насос, ключи), средств первой помощи (перевязочного и дезинфекционного материала);
4. давление воздуха в шинах, которое должно быть равным — передняя 1,0, задняя 1,5 атм.

### Б. Органы управления мотоциклом размещены:

вращающаяся ручка управления дроссельным золотником (рукоятка газа) — на правой стороне руля (правая рука);  
рычаг сцепления — на левой стороне руля (левая рука);  
пусковая педаль — с правой стороны двигателя (правая нога);  
педаль переключения передач — с левой стороны двигателя (левая нога);  
рычаг ручного тормоза — на правой стороне руля (правая рука);  
педаль ножного тормоза — с правой стороны двигателя (правая нога);  
кнопка электрогудка — на левой стороне руля (левая рука);  
переключатель света — на левой стороне руля (левая рука);  
центральный переключатель света и зажигания — на корпусе фары.

### В. Пуск двигателя:

1. Проверить нейтральное положение педали сцепления.
2. Открыть бензокраник (рис. 9).
3. Залить карбюратор топливом, нажимая кнопку утопителя (рис. 22).
4. Вставить ключ в центральный переключатель (в фаре) и установить его в среднем положении (рис. 7).
5. Нажать пусковую педаль. Двигатель начнет работать.

Если у мотоцикла Ява 50 сжать рычаг сцепления перед стартованием, то между диском сцепления проникнет масло, что уменьшит трение и при стартовании сцепление проскальзывает. Поэтому перед стартованием и стартовании двигателя рычаг сцепления не нужно излишне сжимать.

### Г. Езда:

#### Разъезд:

При установлении 1. скорости сжать рычаг сцепления. Носком левой ноги мягко наступить на рычаг управления ступеней передач прямо до нижнего упора и одновременно с машиной спокойно подвинуться вперед



до тех пор, пока не включится 1. ступень передачи. При необходимости при давлении газа понемногу и постепенном освобождении рычага сцепления (главным образом во 2. половине хода, когда двигатель уже запущен), чтобы разбег был равномерный. При скорости свыше 11 км/час сжать рычаг сцепления и одновременно убрать газ. Носком левой ноги подвинуть рычаг управления прямо к верхнему упору и освободим его. Тем самым окажется включенной 2. ступень скорости. Быстро ослабить рычаг сцепления и потом придать газ.

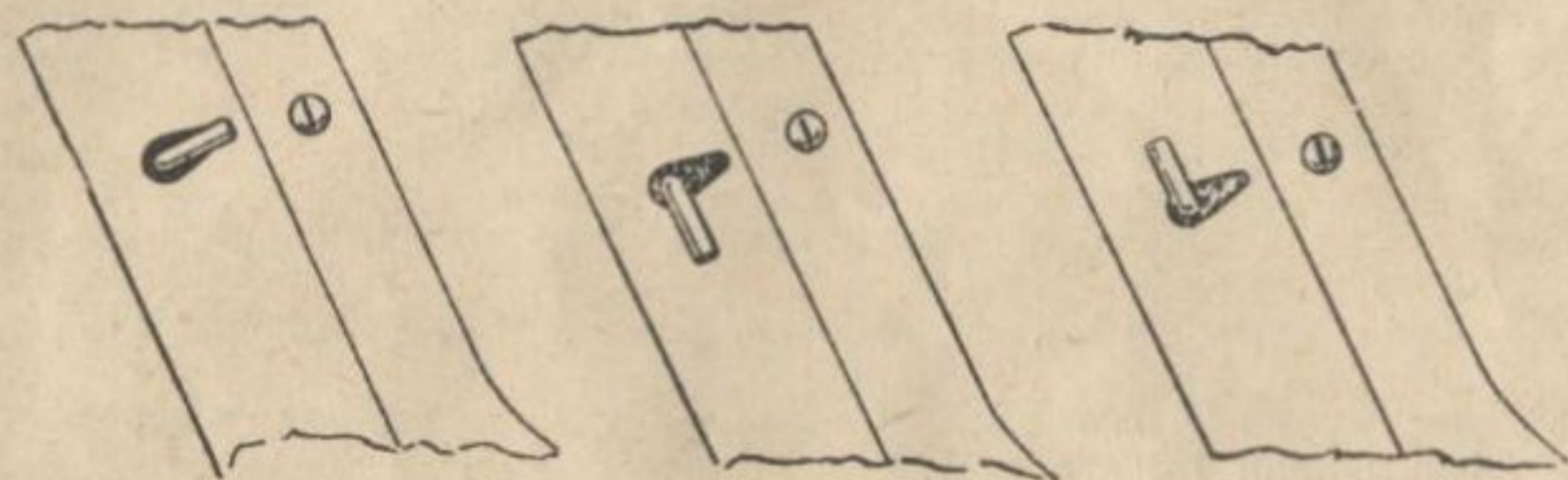


Рис. 10. Положение бензокраника.

а) топливный бак закрыт, б) топливный бак открыт, в) резерв открыт.

При достижении скорости свыше 25 км/час переключим таким же способом на третью ступень передачи.

При манипуляции с рычагом управления не применяйте большую силу, чтобы не случилось повреждение передаточного механизма и изогнутие рычага управления.

При отдельных ступенях передач можно применять следующие скорости:

I. ступень передачи	0—20 км/час
II. „ „	11—35 км/час
III. „ „	свыше 25 км/час

Самым экономичным и самым выгодным является, однако, применять средние величины этих скоростей:

I. ступень передачи	9—16 км/час
II. „ „	17—33 км/час
III. „ „	30—45 км/час

б) *Преодоление подъемов.* Как только при езде в гору на третьей передаче двигатель начнет терять обороты, нужно переходить на более низкую передачу. Это обратное переключение производят при выключенном сцеплении и сброшенном газе, нажав педаль переключения передач вниз. Включение более низких передач надо производить быстрее, чем высоких, так как после выключения сцепления мотоцикл на подъеме быстро теряет скорость.

Точно так же включают первую скорость.

При переключении передач необходимо помнить, что на более высокой передаче двигатель работает на оборотах более низких, чем раньше.

При езде не старайтесь помогать двигателю путем проскальзывания сцепления. При проскальзывании сцепления диски от трения сильно разогреваются и может случиться их перегорание.

в) *Торможение.* При езде на спуске или при необходимости остановить мотоцикл (снизить скорость езды) производят торможение. Для этого полностью или частично сбросить газ, одновременно отжав педаль ножного тормоза, и только потом воспользоваться ручным тормозом. Если позволяют обстоятельства, торможение производят постепенно и осторожно, так как при слишком резком и энергичном торможении колеса перестают вращаться и идут юзом. Особенно осторожно следует тормозить на скользком грунте и при переходе с шоссе с твердым покрытием на обычные дороги.

г) *Остановка мотоцикла.* Чтобы остановить мотоцикл, нужно сбросить газ, отжать рычаг сцепления, затормозить и переставить педаль переключения передач в нейтральное положение между первой и второй передачами. (Для этого нажать или опустить педаль передач на половину хода, необходимого для переключения скорости). Для остановки двигателя ключ центрального переключателя повернуть влево (рис. 7). После остановки не забыть закрыть бензокраник (рис. 10). После окончания поездки и закрытия краника двигатель оставить работать на средних оборотах до тех пор, пока не будет израсходовано все горючее, уже поступившее в карбюратор. Последнее необходимо по той причине, что содержащееся в смеси масло может забить жиклер.

д) *Езда ночью.* При езде ночью или в тумане включить фару и задний фонарь, повернуть ключ центрального переключателя вправо (рис. 7). Переключение дальнего и ближнего света производят рычажком переключателя на левой стороне руля.

#### в. Чего следует избегать.

Для двигателя очень вредна продолжительная работа на высоких оборотах во время стоянки, так как в этом случае он охлаждается намного хуже, чем при езде. Для предупреждения быстрого износа пробковых накладок диска сцепления не следует держать его слишком долго включенным. При преодолении подъемов нельзя облегчать нагрузку двигателя, позволяя проскальзывать сцеплению, но нужно во-время включить более низкую передачу. Без надобности не следует, однако, слишком долго ездить на низких передачах.

#### Комплект инструмента, необходимого для разборки и сборки мотоцикла ЯВА 50 модели 555 и для ухода за ним.

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Брезентовый чехол.                         | 7. Бородок.              |
| 2. Ключ гаечный двухсторонний открытый 14/17. | 8. Отвертка 3мм.         |
| 3. Ключ гаечный двухсторонний открытый 9/10.  | 9. Отвертка двойная.     |
| 4. Ключ торцовый с $m = 10$ .                 | 10. Лопатки монтажные.   |
| 5. Воронка $\varnothing 5$ .                  | 11. Солидолонагнетатель. |
| 6. Ключ комбинированный.                      | 12. Насос.               |
|   | 13. Шланг.               |
|   | 14. Ключ односторонний.  |