

MOPED

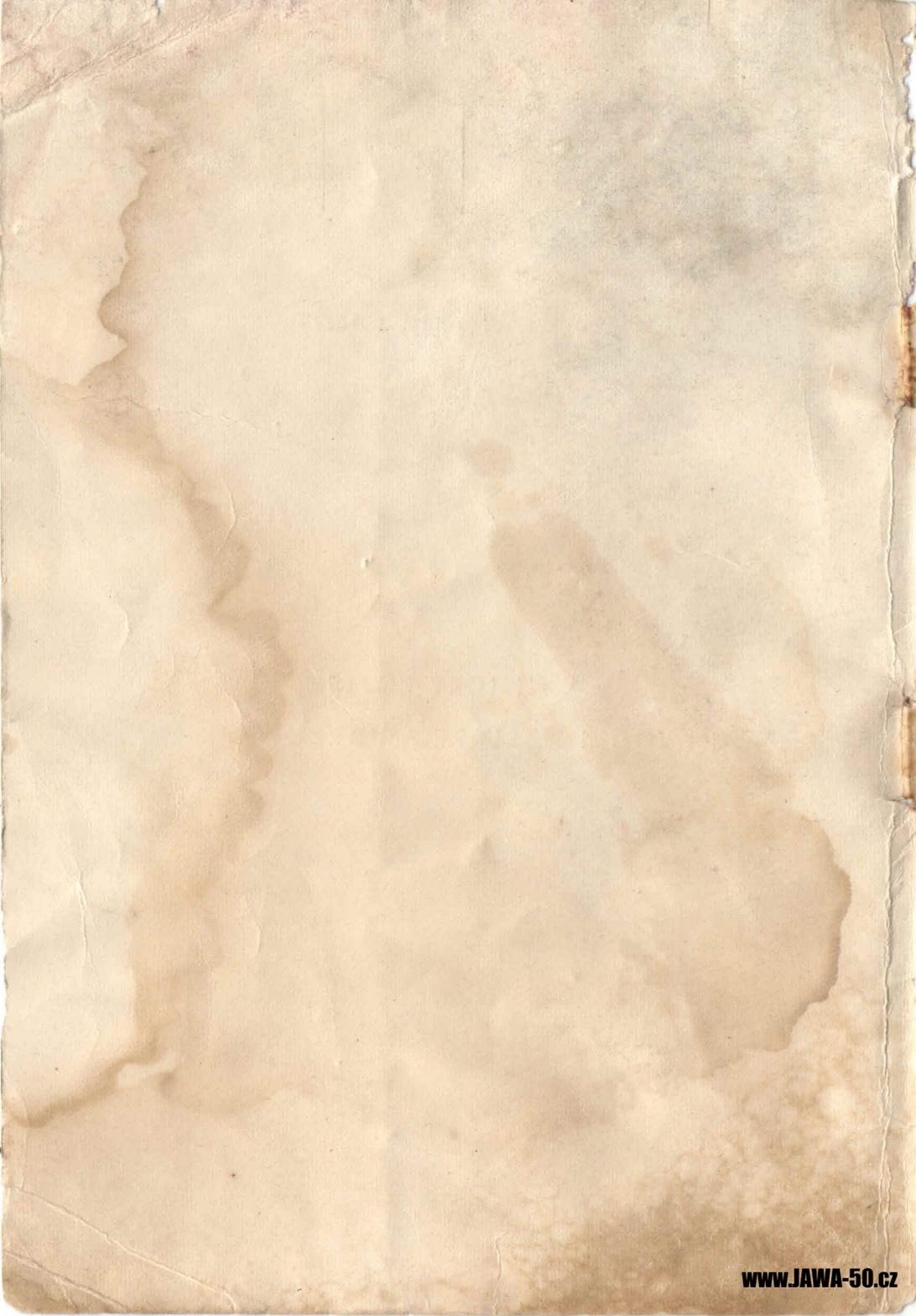


50 ccm - typ 551

TECHNICKÝ POPIS

NÁVOD K OBSLUZE A UDRŽOVÁNÍ

Počet válců	1
Obsah válců	49,8 ccm
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,5 k
Platí od čísla stroje	551 — 00001
Vyrábí	Závody 9. května, n. p.
Rok vydání	1960



M O P E D



50 ccm - typ 551

TECHNICKÝ POPIS

NÁVOD K OBSLUZE A UDRŽOVÁNÍ

Počet válců	1
Obsah válců	49,8 ccm
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,5 k
Platí od čísla stroje	551 — 00001
Vyrábí	Závody 9. května, n. p.
Rok vydání	1960

Odborníci našich motocyklových závodů, technici a dělníci, zhotovili pro Vás moped Jawa 50 ccm, který dodáváme ve dvojitě provedení.

1. **Standard** — normální, seriové provedení.

2. **De Luxe** — seriové provedení + chrániče kolen a pohodlnější sedlo.

Moped je spolehlivý, pohodlný, snadno ovladatelný a při malé spotřebě paliva vhodný dopravní prostředek pro jednu osobu do zaměstnání a k rekreaci. Moped nevyžaduje povolení k jízdě a mohou jej používat osoby starší 15 let.

Tato příručka Vám pomůže seznámit se s Vaším mopedem, poznat jeho součásti a jejich činnost. Poradí Vám, jak provádět údržbu a odstranit případné drobné poruchy.

Přejeme Vám mnoho radostných kilometrů s Vaším mopedem.



OBSAH

I. Technické popisy a návod k obsluze

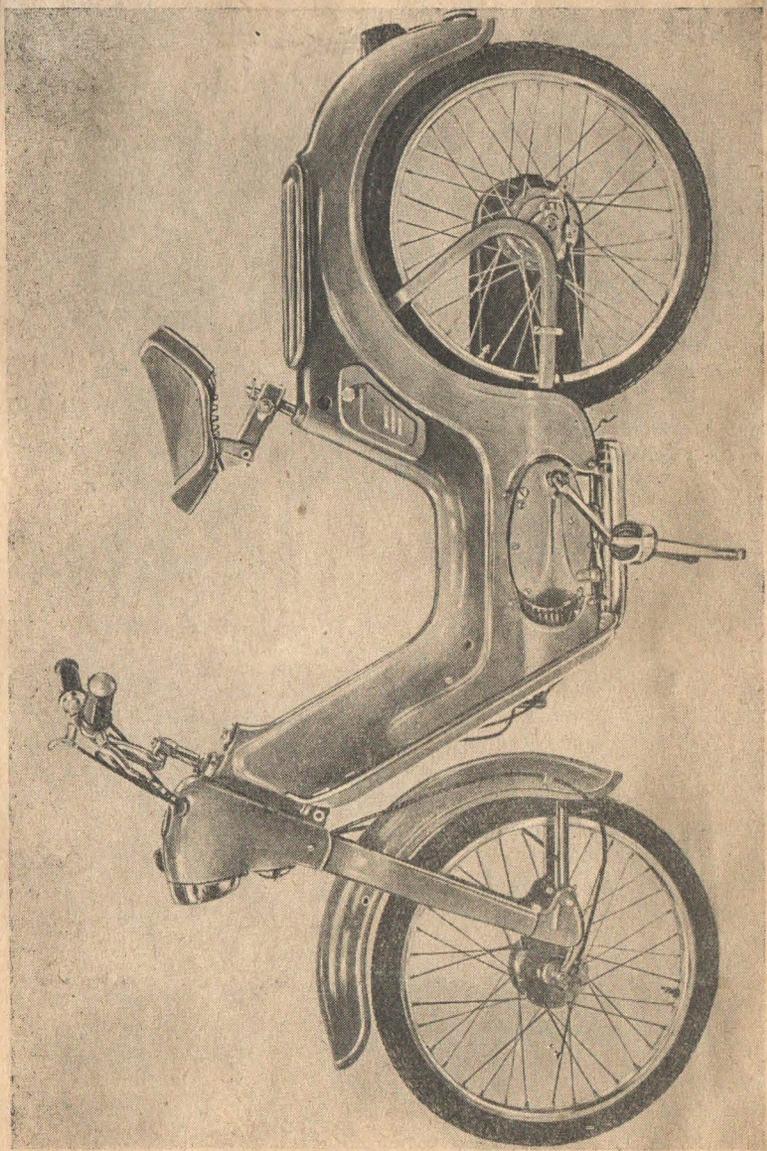
1. Technické údaje	str. 6
2. Popis motocyklu	8
3. Popis el. zařízení	9
4. Zajištění	10
5. Obsluha	11
6. Čeho se nutno vyvarovat	13

II. Údržba

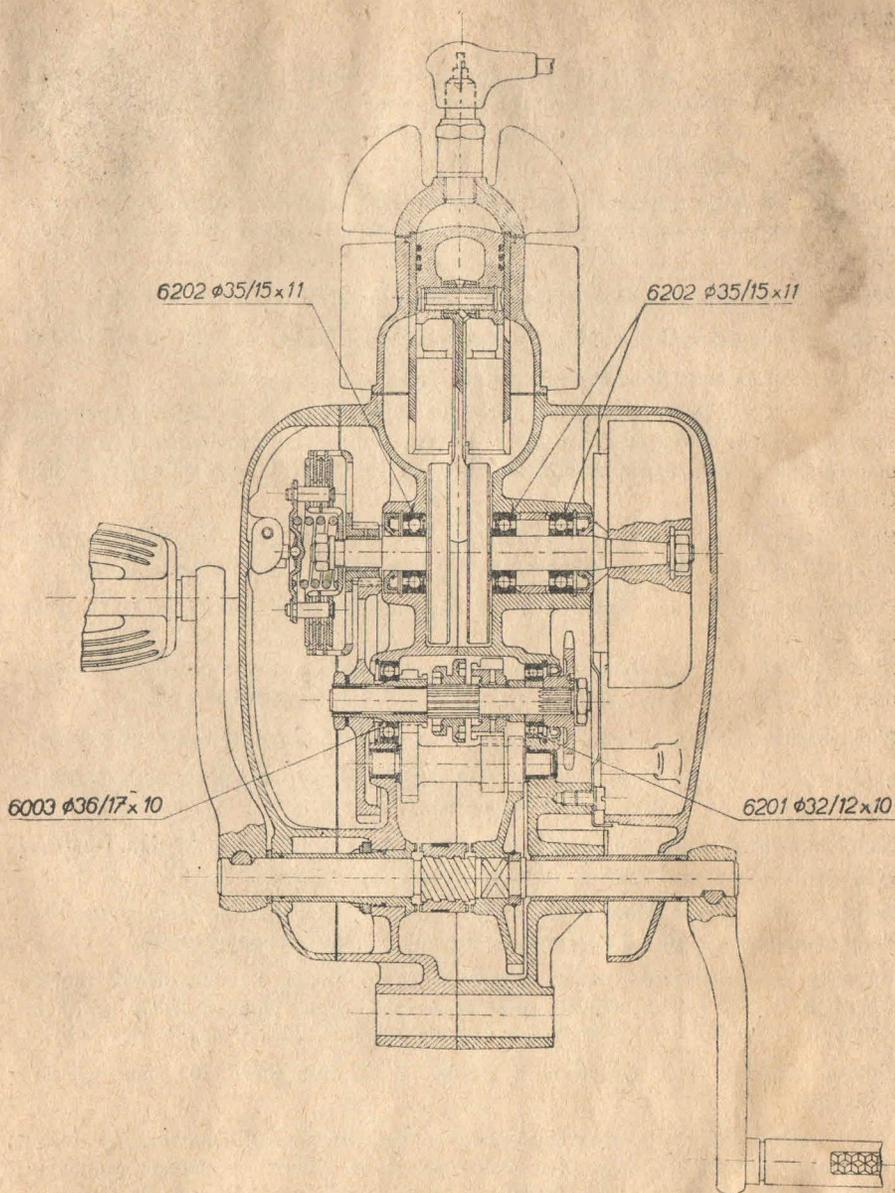
1. Čištění	14
2. Mazání	14
3. Seřízení brzd	18
4. Pneumatiky	18
5. Napínání řetězu	20
6. Spojka	20
7. Karburátor	21
8. Elektrické zařízení	22
9. Dekarbonisace	23
10. Řazení rychlostí	24

III. Demontáže a montáže bez speciálního nářadí

1. Vyjmutí předního kola	25
2. Vyjmutí zadního kola	26
3. Demontáž řetězu	26
4. Demontáž hlavy a válečků	26



Obr. 1. Moped Jawa 50, typ 551 (Provedeni De Luce).



Obr. 2. — Rez motorem — Jawa 50 — typ 551.

2. POPIS MOPEDU

Moped Jawa 50 — typ 551 je jednostopé vozidlo sloužící k dopravě jedné osoby. Je lehké, solidní konstrukce a ladného tvaru. Hnací sílu dodává vzduchem chlazený spalovací motor — dvoudobý s vratným vyplachováním. Výkon motoru u typu 551 je 1,5 k při 4.750 ot/min.

Spojka se pohybuje v olejové lázni, je dvoulamelová, s jednou lamelou ocelovou a se dvěma lamelami s asbestopryskyřičným obložím. Ovládána je páčkou na levé straně řídítek.

Převodovka má dva převodové stupně a s klikovou skříní tvoří jednodolý blok.

Zasouvání převodových stupňů provádíme otočnou rukojetí na levé straně řídítek.

Nastartování motoru provádíme šlapadly, při zasunutém neutrálu.

Převod sil je u primárního převodu proveden **ozubenými koly se šikmým ozubením**, je zakryt levým víkem skříně a běží v olejové lázni. Sekundární převod je proveden řetězem, zcela zapouzdřeným v krytu řetězu; tím je velmi zvýšena jeho životnost.

Karburátor „Jikov 2912 N-11“ s tlumičem sání a s čističem vzduchu \varnothing 52 mm. Je zakryt přední částí lisovaného rámu. Průměr difuseru karburátoru 12 mm.

Drátová kola: Přední a zadní kolo je záměnné. Rozměr ráfků 23"×2"; pneu 23"×2,00".

Přední i zadní osa je průběžná k snadnému vyjímání kola. Počet drátů je 36 v jednom kole, průměr drátu 2,65 mm, závit M 3 a délka drátu 198 ± 1 mm.

Plonábojové brzdy jsou velmi účinné a jejich seřízení je možné bez použití nářadí.

Rám je otevřený (bez horní rámové trubky), samonosný, svařený z výlisků ocelového plechu; tvoří celek se zadním blatníkem.

Nádrž na palivo o obsahu 2,7 l je lisována z plechu s uzávěrem \varnothing 30 mm. Opatřena výpustným kohoutem, sítím a rezervou paliva cca 0,5 litru.

Sedlo je výškově stavitelné (podle postavy jezdce); odpružení sedla válcovou pružinou namáhanou na tlak a vlastní sedlo z gumy zajišťují pohodlný posaz.

Stupačky jsou nahrazeny pedály, které současně slouží ke startování motoru a brzdění. Pedály možno pomáhati motoru, klesá-li jeho výkon, např. do prudkého stoupání; případně možno šlapáním, při vypnuté spojce, udržeti motokolo v pohybu.

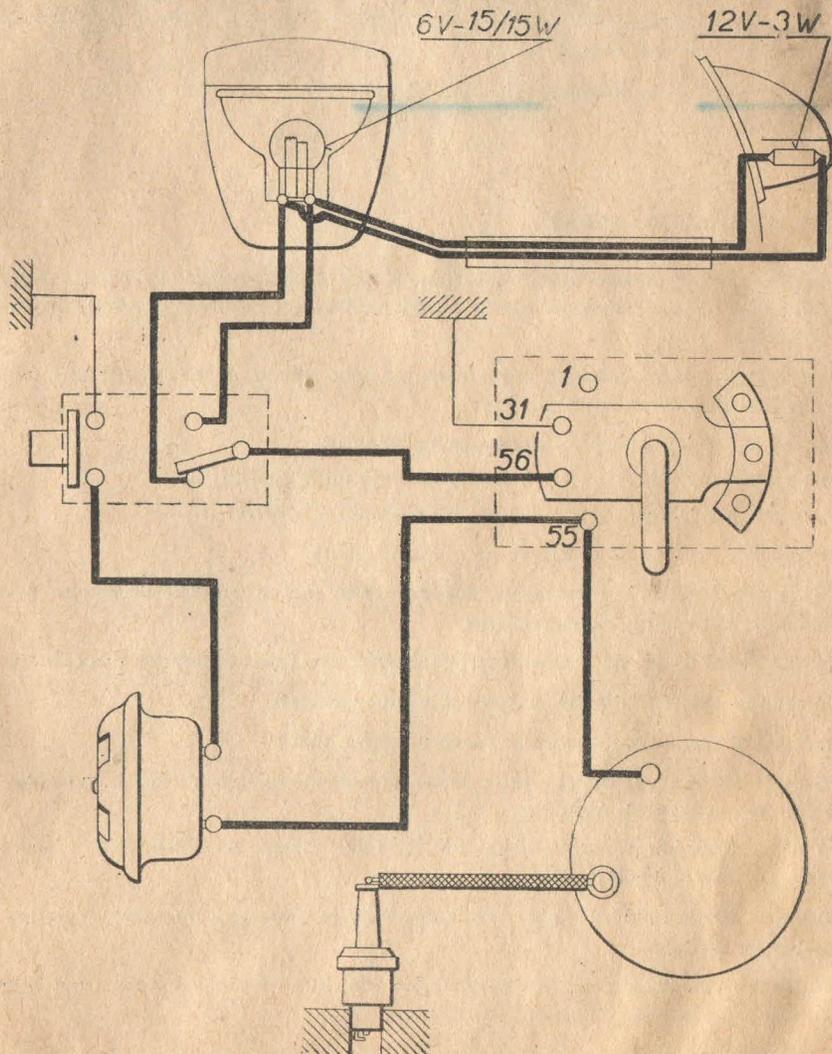
Řídítka nedělená, jsou zhotovena z trubky \varnothing 22 mm, šířka 590 mm, výškově stavitelná

Pérování předního kola je provedeno vidlicí s krátkými kyvnými raménky, se dvěma tlačnými pružinami. Vidlice je zhotovena z ocelových výlisků, je opatřena gumovými dorazy na rám. Gumové bloky zlepšují pérování. Zdvih předního kola 62 mm.

Pérování zadního kola je provedeno kyvnou vidlicí, zachycenou na motorovém bloku, pérující po kružnici. Odpérování provedeno pružinou namáhanou na tlak a uloženou v rámu pod sedlem. Gumové bloky zlepšují pérování. Zdvih zadního kola 58 mm.

3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Setrvačnickové magneto, výrobek PAL-Magneton, n. p., dodává střídavý proud 6 V — 18 W spotřebičům. Stator magneta, upevněný na skříni motoru, nese zapalovací i světelnou cívku, přerušovač a kondensátor. Rotor, upevněný na prvním čepu klikového hřídele, tvoří setrvačnický nosič na vnitřním obvodu permanentní magnety.



Obr. 3. Schema elektrického zapojení mopedu Jawa — 50, typ 551.

Světloomet o průměru 80 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6V — 15/15W—ČSN 304311. Přepínačem na říditkách zapínáme jednotlivá vlákna žárovky. Zapínání světel provádíme vypínačem umístěným na plášti světloometu. Střední poloha — světla vypnuta, pravá poloha — světla zapnuta.

Koncová svítidla je vybavena žárovkou 12V — 3 W — ČSN 304319.

Houkačka je napájena střídavým proudem přímo z magneta a je ovládána tlačítkem na říditkách. (Upozornění: Při použití houkačky při zapojených světlech poklesne po dobu houkání intenzita světel.)

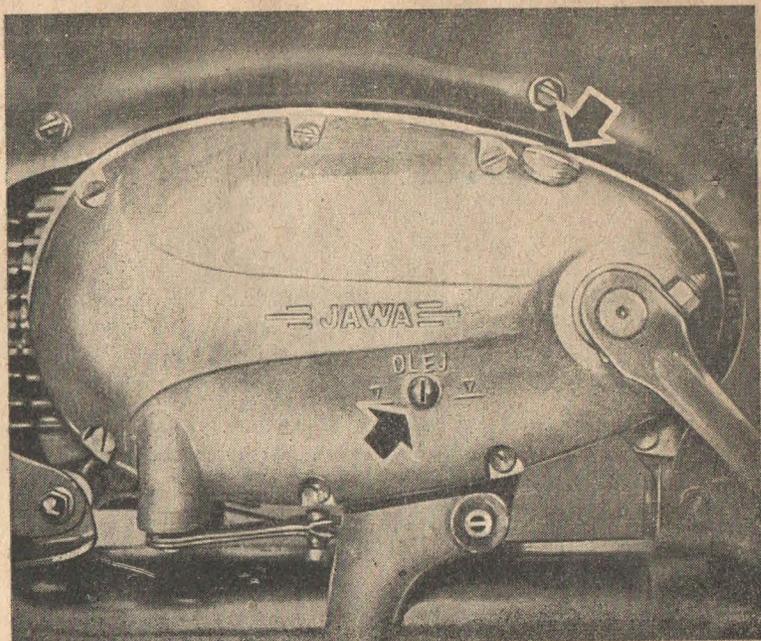
Zapalovací svíčka je vyzkoušena typu PAL 14/225.

4. ZAJÍZDĚNÍ NOVÉHO STROJE

Při přebírání stroje doporučujeme zákazníkovi, aby překontroloval vybavení stroje (nářadí) a stav oleje v převodové skříně. Výšku hladiny určuje otvor uzavřený šroubkem M 6×8.

Správné zjetí nového motokola silně ovlivňuje jeho výkon, spotřebu a trvanlivost. Při zajíždění se řídíme těmito pokyny:

- a) Pohonnou směs mícháme v předepsaném poměru:
do najetí 1.000 km 1 : 16 (3/16 oleje do 3 l paliva)
po najetí 1.000 km 1 : 25 (1/8 oleje do 3 l paliva)
- b) Prvých 500 km jezdíme nejvýše na polovinu plynu.
- c) Při delších jízdách bez zastavení doporučujeme motor ochladit občasným přivřením a opětovným přidáním plynu.
- d) Při zastavení (např. na křižovatce) necháme motor běžet v nejnižších otáčkách.
- e) Nejezdíme zbytečně dlouho na první převodový stupeň.
- f) Občas překontrolujeme dotažení všech šroubů a matic.
- g) Po ujetí 500 km vypustíme olej z převodové skříně. Vypláchneme ji vyplachovacím olejem a znovu naplníme.
- h) Po najetí 500 km přesuňte jehlu ze čtvrtého zářezu na druhý zářez shora (jehla postavena špičkou dolů).
- i) Po najetí 500 km můžeme plyn postupně přidávat nad polovinu otáčky rukojeti, ale jen krátkodobě.
- j) Po druhé vyměňujeme olej po najetí 1.500 km, kdy možno považovat motokolo za „zajeté“, ale o pečlivou údržbu dbáme i nadále.

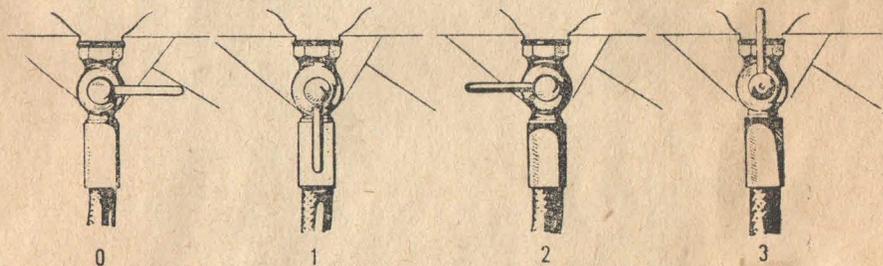


Obr. 4. Kontrolní a plnicí otvor oleje.

5. NÁVOD K OBSLUZE

A. Před jízdou

Přesvědčíte se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otvírá povolením vroubkované matice na víčku, směrem doleva a pak vytáhneme uzávěr směrem nahoru.



Obr. 5. Polohy páčky výpustného kohoutu.

0. přívod paliva uzavřen

1. hlavní přívod paliva otevřen

2. přívod paliva uzavřen

3. rezervní přívod paliva otevřen

Otvor v jeho středu chráníme před ucpaním. Palivo po zajetí motokola mícháme s olejem 1 : 25 a nádrž plníme přes síto.

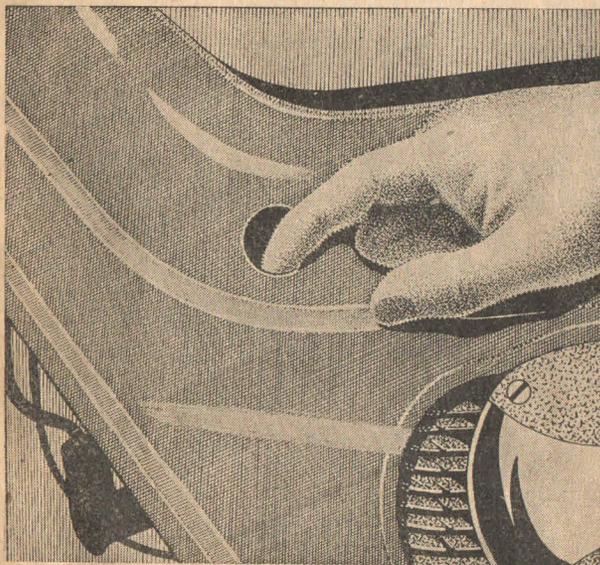
Stojí-li stroj delší dobu, zahýbáme několikrát strojem do strany, abychom promísili eventuálně usazený olej v benzinové nádrži.

Na nádrži jest namontován výpustný páčkový kohout. Přezkoušíme nahuštění pneumatik, přední kolo 1,7 atp, zadní 2,0 atp.

B. Roztáčení motoru

Po delším nepoužívání vozidla bývají lamely spojky slepeny. Doporučujeme před roztočením motoru spojku vyzkoušet. Zasuňme první převodový stupeň, pohybujeme motokolem na kolech a spojku dvakrát až třikrát vypneme. Je-li činnost spojky správná, zasuneme opět chod naprázdno a nastartujeme motor:

- a) Otevřeme výpustný kohout a karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolečka. (Přeplavování provádíme pouze u studeného motoru.)
- b) Sešlápnutím šlapadel (ve směru jízdy) spustíme motor. Pro ulehčení startování nutno použít dekompresoru, jehož páčka je umístěna na levé straně řídicích. Další možnost — zařadit I. nebo II. stupeň a rozšlapat při vypnuté spojce. Po rozjetí spojku povolíme.



Obr. 6. Přeplavení karburátoru.

C. Jízda.

U mopedu Jawa 50, typ 551, není použito k zasouvání převodových stupňů zvláštní řadicí páky, ovládání řazení je zapojeno na otočnou rukojeť, kterou zároveň se spojkou, ovládáme levou rukou. Značka na otočné rukojeti a pevný kroužek, na kterém jsou vyznačena čísla 1—0—2, nám ukazují, který stupeň převodu máme zařazen.

- a) Při rozjíždění stiskneme levou rukou páčku spojky, při čemž zároveň otáčíme otočnou řadicí rukojetí směrem od sebe a zasuneme „prvý“ převodový stupeň. Pozvolným povolováním páčky spojky za stejnoměrného přidávání plynu se rozjíždíme. Po dosažení rychlosti asi 15 km, ubereme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojetí otočíme směrem k sobě, čímž zasuneme druhý převodový stupeň. Povolujeme páčku spojky a pravou rukou přidáváme plyn. Při zpětném řazení po ubrání plynu zmáčkneme levou rukou páčku spojky a otočením řadicí rukojeti směrem od sebe do poloviny otáčky rukojeti, zasuneme neutrál a úplným otočením první převodový stupeň.
- b) Při zastavování ubereme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojetí zasuneme neutrál mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Teprve potom povolíme páčku spojky. Motor zhasneme zmáčknutím páčky dekompresoru na levé straně řídítek. Při zabrzdění používáme též brzdu na přední kolo, avšak o něco později než brzdu zadní a pouze v přímém směru. Po ukončení jízdy uzavřeme palivový kohout.



Obr. 7. Řazení rychlosti.

6. ČEHO SE NUTNO VYVAROVAT

Motoru škodí, když jej necháme dlouho točit ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě. Nenecháváme zbytečně dlouho vypnutou spojku, neboť by se lamely příliš rychle opotřebovaly. Při jízdě do kopce nepomáháme motoru tím způsobem, že necháme spojku „prokluzovat“, nýbrž včas zasuneme nižší převodový stupeň, po případě pomůžeme šlapadly, ale nejezdíme zbytečně dlouho na první převodový stupeň.

II. ÚDRŽBA

1. ČIŠTĚNÍ STROJE.

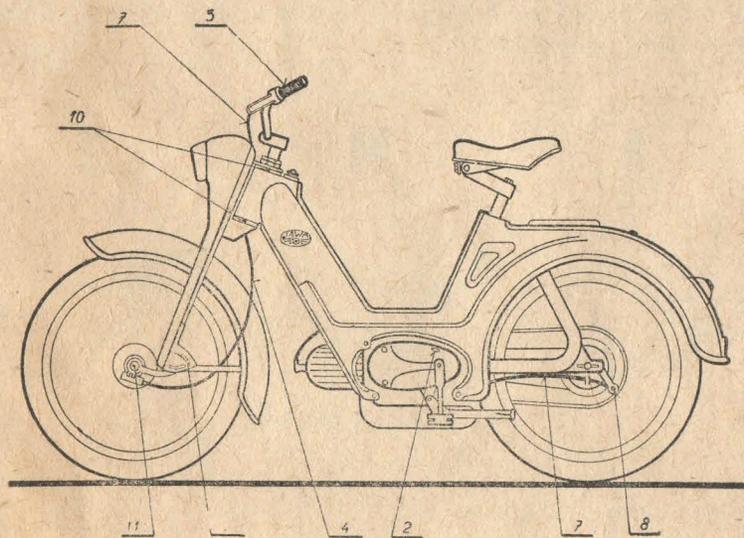
Jednoduchá hladká linie motokola umožňuje snadné čištění. Stroj umýváme vodou. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu a brzd.

Chromované a lakované části osušíme a vyleštíme flanelem nebo jelenicovou kůží. Lakované části můžeme leštit též lešticí pastou na laky.

Vodu ze žeber válce odstraníme nejlépe roztočením motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

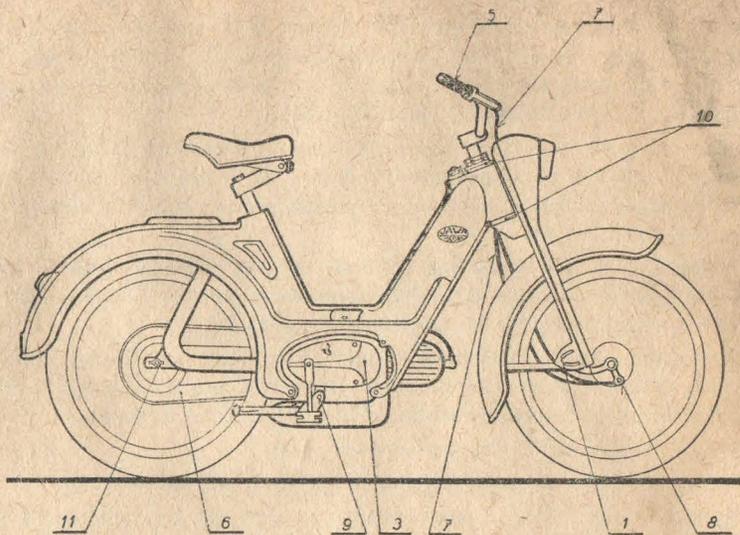
Poznámka: Benzin, petrolej, olej rozpouští gumu (pneumatiky, rukojeti řídítek, gumy na pedálech). Chráníme proto gumové součásti před stykem s těmito kapalinami.

2. MAZÁNÍ STROJE.

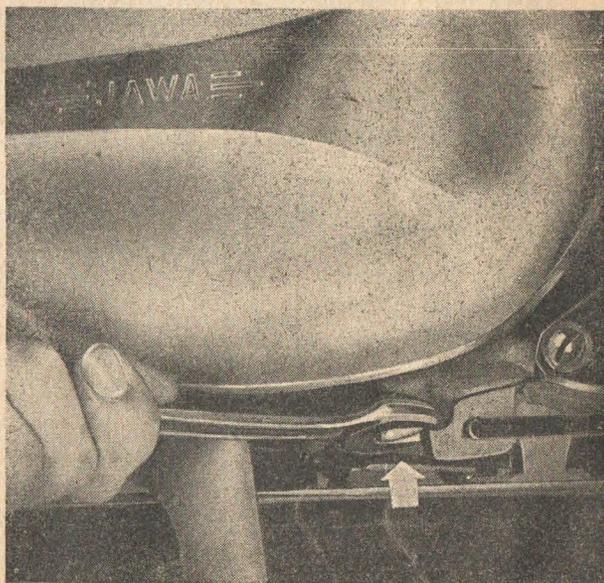


Obr. 8. Mazací plán — levá strana.

Motor je mazán samočinně přidáním automobilového oleje „DT-Mix“ do paliva v poměru 1 : 25.



Obr. 9. Mazací plán — pravá strana.



Obr. 10. Vypouštěcí šroub oleje z převodovky.

Převodovou skříň plníme v létě i v zimě olejem „EPU“ (asi 400 ccm), pravidelně po ujetí 5.000 km. Výměnu oleje provádíme nejlépe po skončení jízdy, kdy je motor a olej ještě teplý. Teplý olej vyplaví s sebou většinu nečistot. Skříň vyčistíme proplachovacím olejem („Ložiskový olej 207“) takto:

Plnicím otvorem (obr. 4 — horní šipka) nalijeme do převodové skříně asi 400 ccm vyplachovacího oleje a necháme motor běžat 2 až 5 minut v malých otáčkách (projedeme malou vzdálenost nebo Moped postavíme na stojánek). Vystřídáme zasunutí převodových stupňů.

Proplachovací olej pak vypustíme do čisté nádoby, necháme ustát a čistý díl oleje můžeme příště znovu použít. Nikdy neproplachujeme petrolejem, nebo motorovou naftou — jejich zbytky by znehodnotily nový olej.

Správnou hladinu oleje v převodové skříně určuje kontrolní šroubek (obr. 4. — dolní šipka). Vyšroubováním tohoto šroubu přezkontrolujte občas hladinu a případně olej doplňte. (U nového stroje vyměníme olej po ujetí prvních 500 km.)

Spojka běží v olejové lázni (olej z převodové skříně).

Čep zadní kyvné vidlice se maže olejem EPU přímo z převodové skříně.

Přední kyvnou vidlici důkladně promazáváme po ujetí 500 km „automobilovým tukem A 00“ několikerým otočením maznic, upevněných na ramenech přední vidlice.

Kola (ložiska) promažeme po ujetí 8.000 km „automobilovým tukem AV2“.

TABULKA MAZÁNÍ (viz obr. 8 a 9).

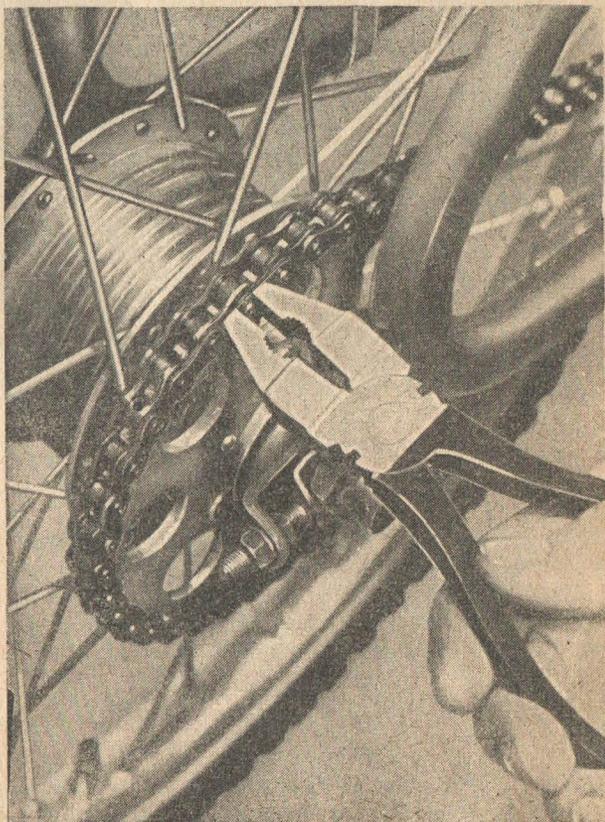
Po ujetí km	Místo mazání	Číslo	Počet míst	Druh mazadla v létě v zimě
500	Čepy předního pérování	1	2	tuk A 00
1000	Převodová skříň (kontrola příp. doplnění)	2	1	olej EPU
3000	Čep vahadla přerušovače	3	1	olej EPU
	Plst přerušovače	3	1	tuk AV 2
	Pohon rychloměru	4	1	olej EPU
5000	Převodová skříň (výměna)	2	1	olej EPU
	Otočné rukojeti	5	2	tuk A 00
	Sekundární řetěz	6	1	tuk A 00
	Lanka bowdenů	7	6	olej EPU
	Klíče brzd	8	2	olej EPU
	Čep stojáнку	9	1	tuk A 00
8000	Kuličky v hlavě rámu	10	2	tuk AV 2
	Ložiska kol	11	2	tuk AV 2

Primární převod je proveden ozubenými koly, běží v olejové lázni a je zcela zakryt víkem skříně. Nevyžaduje žádného ošetřování.

Sekundární řetěz ošetřujeme po ujetí 5.000 km. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po oschnutí vložíme řetěz asi na 3 hodiny do mírně nahřátého mazadla (automobilový tuk A 90), vyjeme, mazadlo na něm necháme ztuhnout a provedeme montáž řetězu.

Setrvačnickové magneto: Po ujetí 3.000 km sejme pravé víko motoru a přimažeme několika kapkami oleje čep vahadla přerušovače. Přimazáváme opatrně, aby olej neodstříkoval na doteky přerušovače. Plst na nosníku napustíme „automobilovým tukem AV 2“.

Lanka bowdenů spojky, řazení, přední brzdy, plynu a zadní brzdy mažeme po ujetí 3.000—5.000 km několika kapkami oleje.



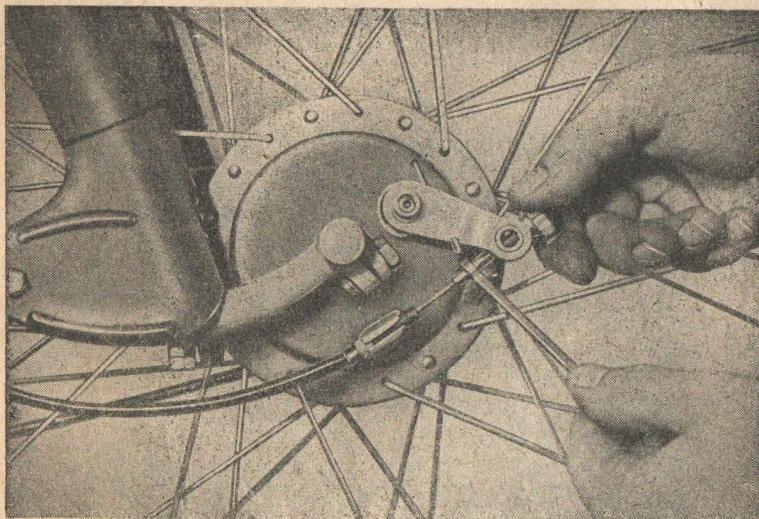
Obr. 11. Uvolnění řetězové spojky.

Otočnou rukojeť plynu a řazení mažeme po ujetí 5.000 km „automobilovým tukem A 00“ po sejmutí rukojetí s řídítek. Vyšroubujeme upevňovací zátku z gumové rukojeti a rukojeť stáhneme.

Pohon rychloměru mažeme několika kapkami oleje po ujetí 3.000 km. Vyjmeme z reflektoru rámeček s parabolou a odpojíme ohebnou hřídel rychloměru.

Kuličky v hlavě řízení mažeme „automobilovým tukem AV 2“ při příležitostné demontáži, nejméně však po ujetí 8.000 km.

3. SEŘIZOVÁNÍ BRZD.



Obr. 12. Seřízení brzdy.

Plnonábojové brzdy Mopedu Jawa 50, typ 551, jsou bohatě dimensovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebováno (páky brzd vykazují delší krok). Brzdy seřizujeme otáčením matic, které jsou na povrchu vroubkovány. Po seřízení překontrolujeme kola, která se musí lehce otáčet.

4. PNEUMATIKY,

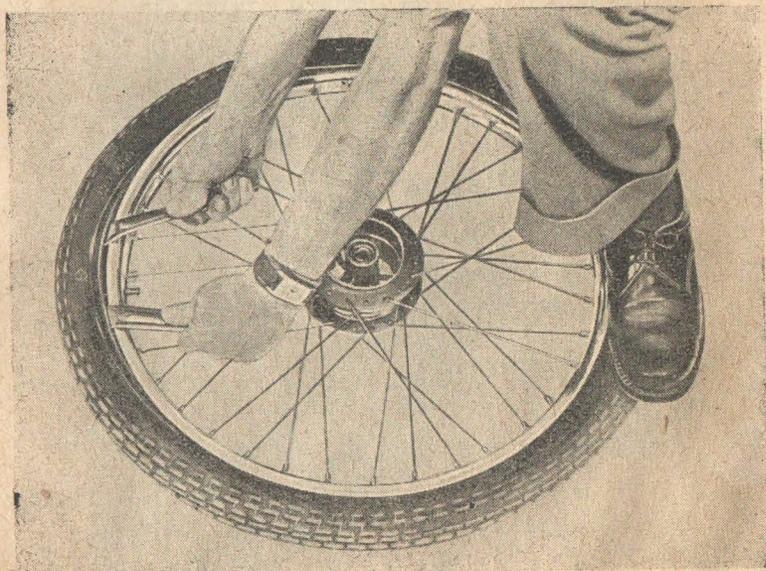
Trvanlivost pláště pneumatiky závisí na tlaku vzduchu v duši s ohledem na zatížení, jemuž je pneumatika vystavena. Všeobecnou zásadou při huštění pneumatiky je, že má být nahuštěna tak, aby zachovala i při plném zatížení svůj původní tvar. Jízda na podhuštěných pneumatikách způsobuje přelámání kordových vláken v bocích pláště.

Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Občas prohlédneme pneu a případně odstraníme předměty zaseknuté ve vzorku pláště (ostré kameny, sklo apod.). Tlak vzduchu v předním kole je 1,7 atp, v zadním 2,0 atp.

Netěsnost ventilku zjistíme po odšroubování čepičky ventilku a navlhčení ventilku. Tvoří-li se vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilkem. V tom případě dotáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží čepička ventilku, opatřená výřezem). Když tato opatření nestačí, vyšroubujeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou.

Doporučujeme opatřit si do zásoby jeden, dva náhradní kusy. Poškozenou duši opravíme zalepením. Za tím účelem sejme plášť s ráfku. Vyšroubujeme kuželku ventilku a vypustíme zbytek vzduchu. Matičku, upevňující ventilek k ráfku, sešroubujeme. Kolo položíme a okraj pláště v místě protilehlém ventilku vtlačíme do prohlubeniny ráfku. Pomocí montovacích pák převlékneme plášť přes okraj ráfku. Je nutno přitom dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena duše. Když byl plášť po celém obvodu přesunut přes okraj ráfku, vytlačíme ventilek zcela z ráfku a vyjmeme duši. Po našroubování kuželky do ventilku a mírném nahuštění duše zjistíme, nejlépe ponořením do vody, v kterém místě je duše poškozena. Místo si označíme (třeba tužkou), duši osušíme.

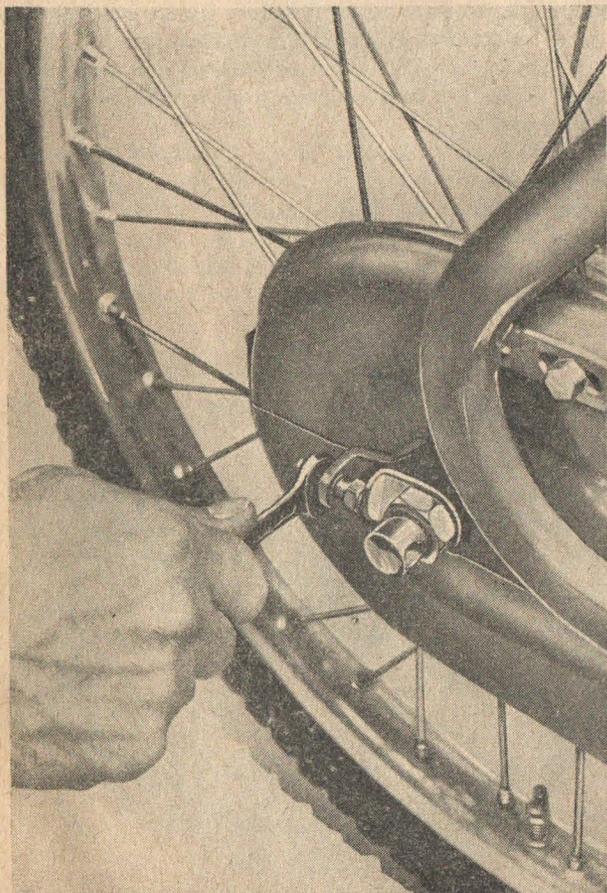
V místě poškození duši lehce zdrsíme kouskem skelného papíru. Zdrsžené místo potřeme lepidlem na gumu a teprve po oschnutí lepidla přilepíme záplatu, kterou jsme předtím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo zaprášíme klouzkem, aby se duše v místě, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme kleštěmi.



Obr. 13. Správná montáž pneumatiky.

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto:

Duši částečně nahustíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku. Provlékne ventilku otvorem v ráfku a zajistíme matičkou (nedotahovat). Pak přesuneme okraj pláště **nejprve v místě proti ventilku** přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilku. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili duši přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráfek.



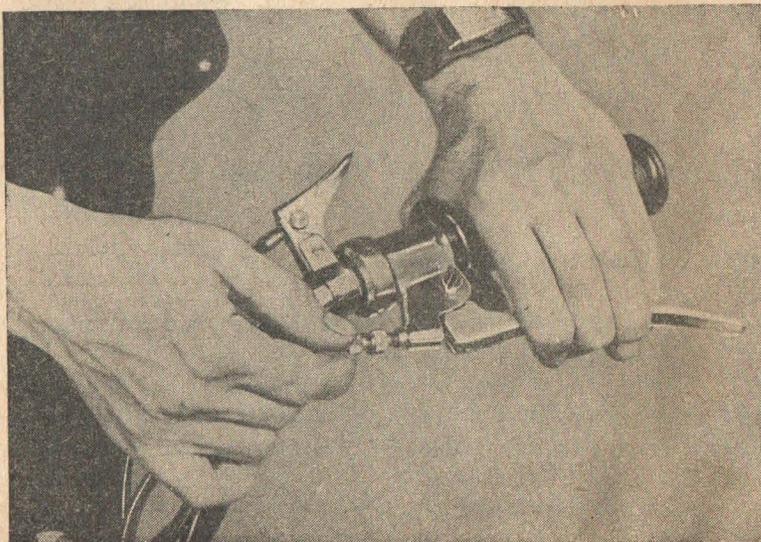
Obr. 14. Napínání řetězu.

5. NAPÍNÁNÍ ŘETĚZU.

Uvolníme hřídel zadního kola, tj. matici hřídele a matici pouzdra řetězového kola. Uvolníme tři upevňovací šrouby krytu řetězu. Pak povolíme přední matice napínáku řetězu a zadní, seřizovací matice stejnoměrně utahujeme. Po seřízení utáhneme pečlivě matice napínáku, potom matici pouzdra, matici hřídele a šrouby krytu řetězu. Dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního, seřídíme též zadní brzdu, neboť po posunutí zadního kola by nám stále přibrzdžovala. Napnutí překontrolujeme po ujetí každých 1.000 km. Průhyb řetězu musí být 2 cm. při zatížení mopedu. Kontrolu provádíme po sejmutí pravého víka motoru.

6. SPOJKA A JEJÍ SEŘÍZENÍ.

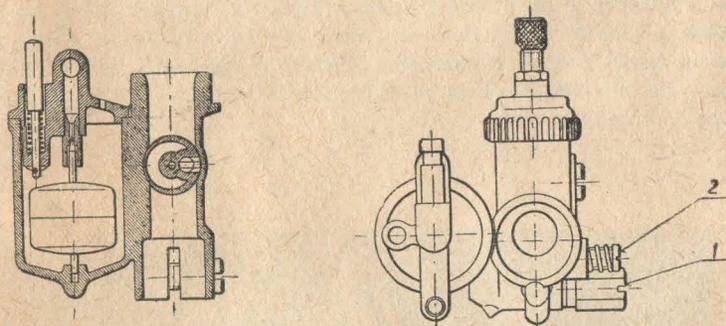
Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje mimo nastavení vůle lanka žádnou údržbu. Páčka spojky musí být vždy volná. Časem se lanko spojky vytáhne a vůle páčky se zvětší. Vymejíme ji po uvolnění pojistné matice a otočením stavěcího šroubu na říditkách, o 1 až 2 otočky. Po přezkoušení vůle ruční spojkové páčky dotáhneme pojistnou matici. Došlo-li k značnému opotřebení lamelového obložení spojky a nastavení vůle stavěcím šroubem je nedostatečné, seřídíme spojku zkrácením lanka v páčce na spodku motoru.



Obr. 15. Seřízení vůle lanka spojky.

7. KARBURÁTOR „JIKOV 2912 N-11“.

- A) Karburátor je již správně seřízen z továrny. Tryska i šoupátko jsou vhodně voleny vyzkoušením. Není proto třeba žádného seřizování, kromě občasného vyčištění. Má-li motor dobře naskočit, musí být především správně seřízen volný běh! Seřídíme jej dorazovým šroubkem (šroub na boku hlavního tělesa karburátoru), potom seřídíme bowden, plynová rukojeť musí mít při tom malou vůli. Karburátor nejlépe vyčistíme, rozebereme-li jej na jednotlivé díly a tyto omyjeme čistým benzinem. Veškeré poškozené nebo opotřebované díly nahradíme novými. Průchody ústrojí volnoběhu vyčistíme nejlépe protažením jemnou žíní. Hlavní tryšku lze rovněž vyčistit bez demontáže karburátoru. Trysku vyjmeme upraveným trubkovým klíčem (je v nářadí) bočním otvorem v rámu.
- B) Po ujetí 5.000 km (v prašném ovzduší i dřívě) vyjmeme vzduchový čistič, těleso čističe propereme čistým benzinem a po vyčištění navlhčíme směsí benzínu a motorového oleje (1 : 1).



Obr. 16. Karburátor v řezu (1 — hlavní tryška; 2 — šroub volnoběhu).

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ.

Kabely občas prohlédneme a místo s poškozenou izolací ovineme isolační tkanicí. Poškozená místa by mohla způsobiti zkrat.

Zapalovací svíčku občas očistíme, karbon opatrně seškrábeme, případně seřídíme kontakty na vzdálenost 0,5 mm opatrným přihnutím kontaktu na tělese svíčky.

Houkačka nepotřebuje žádnou údržbu, při čištění musíme dbát toho, aby do ní nevnikla voda.

Hlasitost se nastavuje přitáhnutím nebo poveláním regulačního šroubku ve středu krytu houkačky.

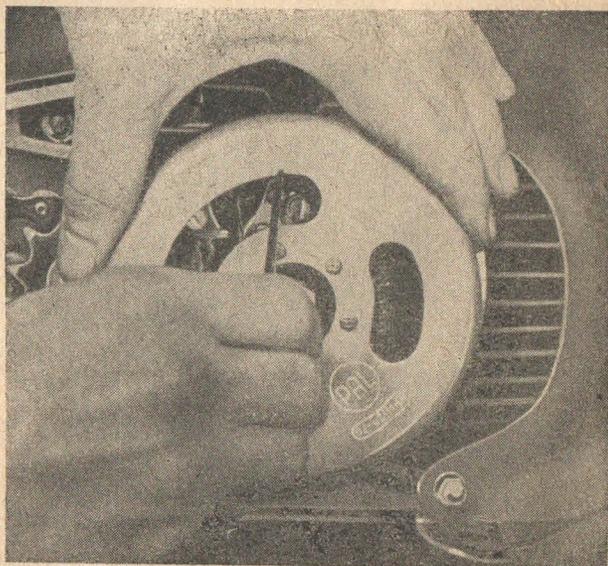
Setrvačnickové magneto: Po ujetí 5.000 km překontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteků přerušovače a předstih.

Vzdálenost doteků přerušovače (0,4 mm) kontrolujeme měrkou, dodávanou v nářadí. Slabší plíšek měrky prochází mezi doteky lehce suvně (při poloze pístu v horní úvratí), silnější plíšek nesmí projít. Nemají-li doteky předepsanou vzdálenost, povolíme upevňovací šroubek a nastavíme správnou vzdálenost pootočením nosníku pevného doteku. Pak opět upevňovací šroubek dotáhneme.

Pro ty, kteří mají možnost si seřídít předstih sami, uvádíme postup. Otáčíme klikovým hřídelem, až píst dosáhne horní úvratí. Překontrolujeme měrkou (příp. nastavíme) správnou vzdálenost doteků přerušovače.

Pootočíme klikovou hřídel zpět (proti normálnímu směru točení motoru), až doteky se přiblíží k sobě a vložíme mezi ně proužek cigaretového papírku. Zvolna otáčíme klikovým hřídelem v normálním směru točení motoru, až se počnou doteky oddalovat a papírek prochází doteky suvně. V tom okamžiku má být píst 2,8–3,1 mm před horní úvratí, což změříme tyčinkou nebo hloubkoměrem otvorem pro zapalovací svíčku. Není-li předstih v předepsaných hodnotách, musíme jej nastavit.

Povolíme dva šrouby, upevňující desku statoru magneta ke stěně motorové skříně a pootočíme statorem do správné polohy a kontrolujeme znovu předstih; jsou-li hodnoty správné, dotáhneme upevňovací šrouby desky statoru.



Obr. 17. Měření odtrhu přerušovače.

9. DEKARBONISACE.

Po ujetí asi 5.000 km doporučujeme provést dekarbonisaci. Usazené zbytky spálené směsi (karbon) snižují výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání. Usazený karbon na horní části pístu, v hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrabáním. Současně odstraníme karbon z drážek pístních kroužků. (Nejlépe starým rozlomeným kroužkem.) Při opětovném nasazení dejte kroužky do týchž drážek, kde byly před sejmutím. Po odškrabání karbonu dotyčné součásti vyleštíme, před montáží omyjeme v čistém benzínu nebo petroleji.

Tlumič výfuku vyčistíme takto:

Ze zadního konce tlumiče vyšroubujeme uzávěr s děrovanou trubkou. (Uzávěr současně upevňuje pérový držák stojánku.) Trubku důkladně očistíme drátěným kartáčem. Karbon na vnitřní straně pláště tlumiče oškrábeme patřičně ohnutým drátem. Před zpětným zašroubováním uzávěru s trubkou podložíme pérový držák stojánku.

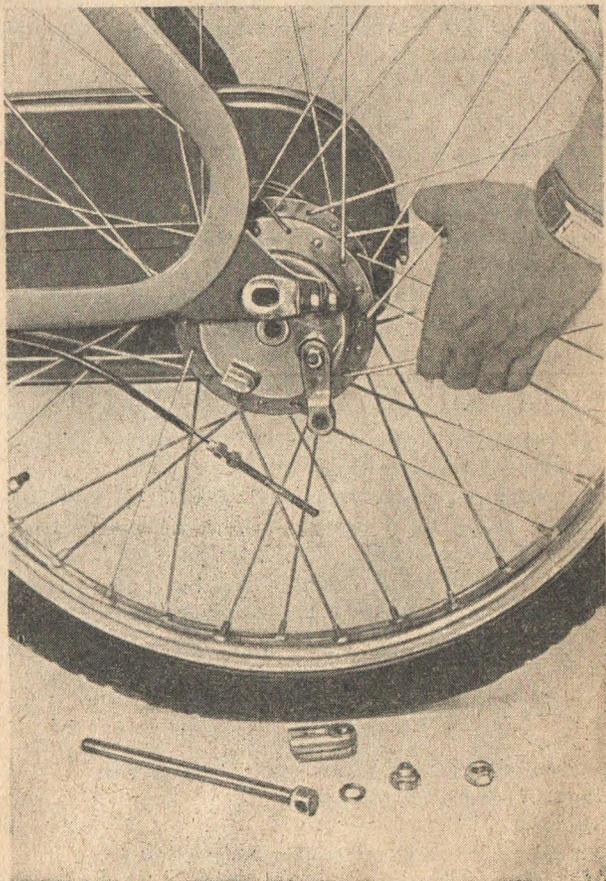
10. SEŘÍZENÍ ŘAZENÍ.

Po nějakém čase používání mopedu se poněkud vytáhne lanko ovládající řazení rychlostních stupňů, což může mít za následek obtížnější řazení. Vůli lanka vymezíme seřizovací spojkou na lanovodu pod řídítky. Jiné obsluhy řazení nevyžaduje.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPEC. NÁŘADÍ

1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA.

Uvolníme bowden brzdy, odšroubujeme matici hřídele a sejmeme pérovou podložku. Povolíme stahovací šrouby na obou kyvných raménkách přední vidlice. Hřídel vysuneme a kolo vyjmeme. Z vyjmutého kola z levé strany brzdového bubnu sejmeme pohon rychloměru a z pravé strany vyjmeme víko s čelistmi a distanční vložku. Při montáži nasuneme na levou stranu brzdového bubnu náhon rychloměru, na pravou stranu brzdového bubnu víko s čelistmi. Při zasouvání hřídele neopomeneme dát distanční vložku mezi první kyvné raménko a víko s čelistmi. Po zasunutí



Obr. 18. Vyjmutí zadního kola.

hřídele, navléknutí pérové podložky (neopomenout!) a po nasazení a utažení matice, propérujeme několikrát přední kyvnou vidlici. Pak teprve dotáhneme a pravou i levou koncovku kyvných ramének stáhneme šroubem. Ještě jednou překontrolujeme pérování, upevníme bowden a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.

2. VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA.

Uvolníme bowden zadní brzdy, odšroubujeme matici hřídele, sejmeme pérovou podložku, uvolníme hřídel kola, který vytáhneme na pravou stranu. Na levé straně vyjmeme záchytnou reakci brzdy. Vysuneme kolo z čepů unášече a po nachýlení „Mopedu“ kolo vyjmeme.

Při montáži po zasunutí hřídele navlékneme pérovou podložku (neopomenout!), našroubujeme matici a řádně ji utáhneme. Upevníme bowden brzdy a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.

3. SEJMUTÍ KRYTU ŘETĚZU A ŘETĚZU.

Pro usnadnění demontáže krytu řetězu vyjmeme zadní kolo a sejmeme pravé víko motoru. Rozpojíme poloviny krytu, vyšroubujeme tři šrouby ($\neq 10$) z pravé strany horní poloviny krytu, kryt rozevřeme a směrem dozadu vyjmeme. Natočíme spojovací článek řetězu na zadní řetězové kolo, kleštěmi nebo šroubovákem uvolníme pojistku, vyjmeme spojovací článek a řetěz vytáhneme. Při montáži řetězu postupujeme následovně: Rozpojený řetěz navlékneme na sekundární řetězové kolo na motoru a na konec řetězu připevníme drát. Pomocí drátu protáhneme řetěz na zadní řetězové kolo. Oba konce řetězu spojíme spojovacím článkem a pojistkou. Pojistka musí směřovat výřezem proti směru pohybu řetězu. Zásuneme kryty, zašroubujeme tři šrouby ($\neq 10$) a kryty stáhneme zadním šroubem a maticí.

Při výměně řetězu nemusíme zcela demontovat kryt řetězu. Stačí, když vyšroubujeme první a druhý šroub ($\neq 10$) (rozumíme tím, že značíme vždy od předu motokola), šroub a matici, která nám stahuje oba kryty k sobě a dolní polovinu krytu vyjmeme směrem dolů. Nový řetěz připojíme na starý a jeho pomocí protáhneme nový řetěz do funkční polohy. Montáž krytu provádíme opačným směrem.

4. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE.

- a) Odpojíme kabel svíčky, tlumič výfuku a lanko dekompresoru.
- b) Vyšroubujeme 4 matice ($\neq 10$) hlavy válce.
- c) Sejme hlavu válce.
- d) Posuneme píst do „dolní“ úvrati a vysuneme válec s těsněním.
- e) Otvor v klikové skříni zakryjeme čistým hadrem, aby nám nevnikla nečistota do klikové skříně.

Montáž:

- A. Vložíme nové těsnění pod válec.
- B. Nasuneme válec.
- C. Vložíme nové těsnění pod hlavu a nasuneme hlavu válce.
- D. Dotáhneme 4 matice (\neq 10).
- E. Zapojíme kabel svíčky a připojíme lanko dekompresoru.
- F. Připevníme výfuk.
- G. Po zahřátí motoru dotáhneme hlavu válce.

5. VÝMĚNA PÍSTNÍCH KROUŽKŮ.

Pístní kroužky vyměňujeme, je-li jejich spára (tzv. vůle v zámku) větší než 0,8 mm (správná šířka spáry je 0,2 mm). Šířku spáry zjistíme, vložíme-li sejmутý kroužek do horní části válce (asi 10 mm hluboko). Kroužky nejlépe sejmeme použitím tří slabých ocelových pásků. Jeden plíšek vsuneme uprostřed a dva u konců pístních kroužků. Téhož způsobu používáme při navlékání.

6. SEJMUTÍ KARBURÁTORU.

- a) Odpojíme přívod paliva u nádrže.
- b) Odpojíme bowden plynu.
- c) Povolíme stahovací šroub objímky hrdla (povolíme šrouby tlumiče sání a tento posuneme dozadu).
- d) Karburátor vysuneme z hrdla.

7. DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU.

Objímku s parabolou vyjmeme po vyšroubování upevňovacího šroubu M 5 na spodní části objímky. Objímku překlopíme nahoru a pootočením vyjmeme objímku se žárovkou.

8. DEMONTÁŽ OTOČNĚ RUKOJETI PLYNU A ŘAZENÍ.

- a) Otáčíme rukojetí, až otvor v gumě odkryje zapuštěný šroub.
- b) Zapuštěný šroub vyšroubojeme a vytáhneme zátku z konce říditka.
- c) Stáhneme rukojet.

Montáž:

- A. Nasuneme otočnou rukojeť; nasuneme zátku a zapuštěný šroub utáhneme.
- B. Po namontování zkontrolujeme správný chod rukojeti.
- C. Tuhost otáčení u plynové rukojeti seřídíme malým šroubkem v objímce rukojeti.

9. SEJMUTÍ SEDLA.

- a) Povolíme vřeteno (# 10).
- b) Mírně klepneme na vřeteno, čímž se nám uvolní kužel.
- c) Sedlo tahem směrem nahoru vysuneme.

Upozornění!

Vyhražujeme si právo změn, vývojem vzniklých, oproti vyobrazením nebo popisům v této příručce uvedeným.

Závody 9. května, n. p.

IV. TABULKA POSTUPU PŘI ODSTRANĚNÍ PORUCHY

Příznaky	Porucha	Odstranění
Motor nelze roztočit nebo se zastavil	<p>V nádrži není palivo Zavřený kohout přívodu Ucpán odvodu vzdušný otvor v uzávěru nádrže Ucpaná tryska karburátoru Ucpáný přívod paliva Nečistota v karburátoru Poškozené kabely zapalování Znečištěná svíčka</p> <p>Znečištěný přerušovač</p> <p>Vadný kondensátor</p>	<p>Naplnit nádrž Přívod otevřít</p> <p>Otvor vyčistit Vyčistit trysku Vyčistit přívod Karburátor vyčistit Opravit neb vyměnit kabel Vyčistit neb vyměnit a kontrolovat vzdálenost elektrod. Vyčistit a kontrolovat vzdálenost kontaktů. Vyměnit</p>
Motor běží nepravidelně	<p>Nedostatek paliva Přívod paliva částečně ucpán Karburátor znečištěn Vadná svíčka Uvolněné kabely zapalování Znečištěný přerušovač</p> <p>Uvolněný kondensátor Vadný kondensátor</p>	<p>Doplnit Vyčistit Vyčistit Vyměnit Upevnit kabely Vyčistit kontakty a seřídít vzdálenost Upevnit Vyměnit</p>
Motor nemá dostatečný výkon.	<p>Motor není zaběhnut Zanesený čistič vzduchu Neseřazený karburátor Motor saje falešný vzduch</p> <p>Mnoho karbonu ve válci a výfuku Nesprávný předstih</p>	<p>Opatrně zabíhat Vyčistit Seřídít Kontrolovat upevnění karburátoru a těsnění</p> <p>Dekarbonovat Seřídít</p>

SEZNAM PRODEJEN NÁHRADNÍCH DÍLŮ MOTOCYKLOVÝCH A SEZNAM
ZÁRUČNÍCH OPRAVEN N. P. MOTOTECHNA V KRAJSKÝCH MĚSTECH.

Kraj	Adresa prodejny	Telefon	Adresa opravny	Telefon
PRAHA	P. 1, Nám. Republiky	658-78	P. 11, Jeseniova 56	220-551
Č. BUDĚJOVICE	Tř. 5. května 9	4366	Riegrova 45	4642
PLZEŇ	Františkánská 11	5584	Leninova 73	4912
KARLOVY VARY	I. P. Pavlova 34	3732	K. Vary-Bohatice	2087
			Přikopná 3	
ÚSTÍ N. L.	Mírové nám. 23	3836	Tovární 35	3011
LIBEREC	Na Rybníčku 2	5001	Zhořelecká 14	3482
HRADEC KRÁL.	Stalinova 789	5129	Moravské předměstí	6864
PARDUBICE	Stalinova 108	2491	Strossova 238	2410
JIHLAVA	Havlíčková 13	2998	Jihlava-Bedřichov	3261
			Smetanova 1	
BRNO	Veselá 2	387-19	Židenice, Gebauerova 11	756-82
			Stalinovy sady 4	365-75
OLOMOUC	J. Wolkera 26	4889	J. Wolkera 26	4889
GOTTWALDOV	Stalinova 47	2640	Stalinova 47	2640
OSTRAVA	Mlýnská 4	251-74	Kunčičky, Frýdecká 282	303-72
BRATISLAVA	Leningradská 6	327-75	Janská 3	459-89
	Gorkého 5	270-82		
	(motodily ČZ)			
NITRA	Stalingradská 18	2876	Robotnická 2	2404
BAN. BYSTRICA	V. Širokého 13	2763	Žlté Piesky 31	3197
ŽILINA	Národního povstání 32	2767	—	
KOŠICE	Štúrova 4	210-81	Janka Kráľa 8	209-44
PREŠOV	Stalinova 117	2338	Budovatelská 34	2430

VÝTAH Z PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU PRO ŘIDIČE MOPEDŮ

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ.

Za jízdy je řidič odpovědný za řádný stav vozidla i za dodržení všech předpisů o silničním provozu. Musí dbát toho, aby vozidlo stále ovládal a včas učinit všechna opatření, aby neohrozil bezpečnost ostatních uživatelů silnice.

Zejména je povinen před jízdou pečlivě prohlédnout vozidlo, za jízdy se cele věnovat řízení vozidla, mít u sebe doklady předepsané k vozidlu (doklad k mopedu a stvrzenku o zaplacení pojistného), uposlechnout pokynů dopravních orgánů, v blízkosti dráhy též drážních orgánů, dbát dopravních značek a světelných znamení. Nesmí řídit vozidlo, je-li jeho schopnost k řízení snížena, zejména po požití alkoholu.

SMĚR A ZPŮSOB JÍZDY.

Na silnicích se jezdí vpravo. (Levé poloviny smí se použít jen tehdy, pokud je to nutné k předjíždění, k vyhnutí se překážce.) Na jednosměrné silnici lze k jízdě použít celé šíře vozovky. Na nepřehledných místech musí jet řidič při pravém okraji vozovky. Náměstí se objíždí vpravo. To neplatí, probíhá-li náměstím průběžná vozovka.

Řidič je povinen zachovávat bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním.

JÍZDA PODÉL NÁSTUPNÍCH OSTRŮVKŮ.

Motorová vozidla mohou nástupní ostrůvky objíždět také vlevo, nebrání-li provozu kolejových vozidel. Tam, kde všechna vozidla musí jet výlučně vpravo od ostrůvku, je to vyznačeno příslušnou dopravní značkou.

VYHÝBÁNÍ.

Vyhýbá se vpravo. Každý se musí vyhnout včas a v takové míře, aby míjení bylo bezpečné. Kde se nelze bezpečně minout, musí ten, kdo by takového místa dosáhl později, nebo kdo jede s příkrého svahu, uvolnit cestu.

Není-li vyhnutí možné, musí se vrátit ten, pro něhož je to snažší nebo méně nebezpečné. Nepřipouští-li prostor mezi kolejovým vozidlem a okrajem vozovky vyhnutí vpravo, vyhýbá se vlevo.

PŘEDJÍŽDĚNÍ.

Předjíždí se vlevo. Předjíždět lze jen tehdy, má-li řidič náležitý rozhled a nepřekáží-li ani protijedoucím vozidlům, ani ostatním uživatelům silnice. Po předjetí se musí řidič vrátit na pravou polovinu vozovky teprve tehdy, když již nemůže ohrozit ty, které předjel. Řidič je povinen znamením pro změnu směru včas upozornit vozidlo jedoucí za ním, že bude předjíždět a vybočí proto do levé poloviny vozovky. Řidič předjížděného vozidla musí uhnout co nejvíce doprava, nesmí zvyšovat rychlost a nesmí ani jinak překážet předjíždění.

Předjíždění je zejména zakázáno:

na nepřehledných nebo nebezpečných místech (např. v nepřehledných zatáčkách, před vrcholem stoupání, na nebezpečných svazích), na železničních přejezdech, na křižovatkách, v tunelech, v podjezdech a v těsné blízkosti těchto míst;

má-li být předjeto vozidlo, které samo předjíždí (dvojí předjíždění);

dává-li řidič vozidla jedoucího vpředu znamení, že hodlá odbočit doleva. Toto vozidlo lze předjíždět vpravo, jestliže již není pochybnosti o směru jeho jízdy.

Motorová vozidla nesmějí podél nástupních ostrůvků předjíždět motorová vozidla jedoucí po druhé straně ostrůvku.

Jedoucí kolejové vozidlo lze předjíždět vlevo, není-li mezi kolejemi a okrajem vozovky dostatek místa pro předjetí vpravo. Na zastávkách kolejových vozidel lze předjíždět stojící kolejové vozidlo jen tehdy, nejsou-li tím cestující ohrožováni; jinak musí řidič zastavit.

ODBOČOVÁNÍ.

Při odbočování musí řidič dbát ohledu na chodce a ostatní silniční provoz; musí zejména přizpůsobit rychlost vozidla provozu a nesmí rušit provoz v protisměru ani provoz kolejových vozidel.

Řidič musí včas dát najevo znamením svůj úmysl odbočit. Před odbočením vpravo musí předem zajet k pravému okraji vozovky. Před odbočením doleva musí předem zajet co nejdále doleva v pravé polovině vozovky. Odbočení lze dokončit v plynulé jízdě jen tehdy, není-li tím rušen provoz protijedoucích vozidel všeho druhu a vozidel kolejových v obou směrech; jinak musí odbočující vozidlo zůstat stát uvnitř křižovatky tak, aby přímý směr zůstal volný a odbočení dokončí až po uvolnění křižovatky. Musí-li na křižovatce zastavit, učiní tak nejméně jeden metr od nejbližší koleje téhož směru a tam, kde koleje nejsou, jeden metr od středu vozovky. Střed křižovatky se při odbočování vlevo objíždí zprava.

Na křižovatkách, kde není dostatek místa pro zastavení uvnitř křižovatky, nadjíždějí vozidla odbočující vlevo k čelu vozidel příjíždějících zprava a tam zastavují tak, aby provoz v původním směru byl volný; odbočení dokončí až po uvolnění křižovatky.

Jestliže kolejová vozidla při odbočování vpravo křížují přímý směr jiných vozidel, mají přednost v jízdě, dávají-li předem ukazovatelem znamení pro změnu směru.

ŘAZENÍ VOZIDEL PŘED KŘÍŽOVATKOU.

Při provozu ve dvou proudech zaujmou vozidla odbočující vpravo místo v pravém proudu, vozidla odbočující vlevo a jedoucí přímo v levém proudu, pokud místní úpravou není stanoveno jinak. Při provozu ve třech proudech se vozidla odbočující vpravo zařadí do pravého, jedoucí přímo do středního a odbočující vlevo do levého proudu.

Řidič je povinen se včas zařadit do jednotlivých proudů a pokračovat vjždě přes křižovatku v tom směru, který odpovídá jeho zařazení do proudu vozidel.

PRAVIDLA PRO PŘEJEZD KŘÍŽOVATKY.

Při vjezdu na křižovatku jsou řidiči povinni:

- a) přijíždějí-li po vedlejší silnici, dát přednost vozidlům všeho druhu, která jedou po hlavní silnici; stejnou povinnost má řidič, přijíždí-li po polní nebo lesní cestě k silnici;
- b) dát přednost vozidlům všeho druhu, která jedou po silnici, k níž je příjezd opatřen značkou „Dej přednost jízdě na hlavní silnici“ nebo „Stůj, dej přednost jízdě na hlavní silnici“.
- c) přijíždějí-li na křižovatku silnic vedlejších nebo hlavních (silnic téhož řádu nerozlišených dopravní značkou, dát přednost vždy vozidlům kolejovým (před vozidly nemotorovými mají motorová přednost) a vozidlům stejného druhu dát přednost tehdy, přijíždějí-li tato zprava (pravidlo pravé ruky), pokud vozidla v obou těchto případech přijela na hranici křižovatky současně.

Tato pravidla neplatí, je-li provoz na křižovatce řízen dopravním orgánem nebo světelnými znameními.

Při odbočování doleva musí dát řidič přednost protijedoucím vozidlům všeho druhu a kolejovým vozidlům jedoucím přímo v obou směrech (pravidlo přímého směru). Jsou-li řidiči povinni zastavit před křižovatkou, musí vozidlo zastavit před hranicí, kterou tvoří čára vyznačená na vozovce (stop čára), nebo kde tato čára není, vnější označení přechodu a kde ani toho není, spojnice nároží nebo vnitřních rohů chodníků pro pěší.

Pro přednost v jízdě se pokládají za hlavní silnice označené značkou „Hlavní silnice“ nebo „Okružní nebo sběrná silnice“ a silnice označené jednomístnými nebo dvoumístnými čísly.

PŘEDNOSTNÍ PŘÁVO NĚKTERÝCH VOZIDEL.

Všechna vozidla musí uvolnit cestu vozidlům ozbrojených sborů, záchranné služby a požární ochrany, která dávají zvláštní výstražná znamení. Jde-li o vozidlo požární ochrany, je řidič povinen zajet k pravému okraji silnice a zastavit.

OTÁČENÍ A COUVÁNÍ, VJÍŽDĚNÍ NA SILNICI A VYJÍŽDĚNÍ ZE SILNICE.

Otáčet a couvat na silnici a vjíždět na silnici smí řidič jen tehdy, neruší-li provoz ostatních vozidel. Musí dát přednost všem vozidlům v obou směrech a jet mírnou rychlostí (do 25 km/hod.). Vyjíždět ze silnice na místa nesloužící veřejnému provozu lze jen tehdy, není-li tím rušen provoz protijedoucích vozidel všeho druhu a kolejových vozidel.

ZASTAVOVÁNÍ A STÁNÍ VOZIDEL.

Na silnici lze bez naléhavého důvodu zastavit nebo stát s vozidlem jen na místech, kde to nepřekáží silničnímu provozu nebo neohrožuje jeho bezpečnost.

Vozidla mohou zastavovat nebo stát jen v jednom proudu, a to těsně při pravém okraji vozovky ve směru jízdy; to platí i pro jednosměrné silnice.

Provoz kolejových vozidel nesmí být zastavováním nebo stáním rušen.

Zastavování je zakázáno: Na úzkých a nepřehledných místech, zejména také těsně před vrcholem stoupání, na něm a za ním; v ostrých nebo nepřehledných zatáčkách nebo v jejich těsné blízkosti; na železničních přejezdech; ve vzdálenosti kratší než 20 m od označené zastávky hromadného dopravního prostředku, kde není nástupní ostrůvek; na vyznačených přechodech pro chodce; na mostech s šíří vozovky jen pro jeden proud nekolejových vozidel v každém směru; ve všech podjezdech.

Stání, tj. zastavení vozidla na dobu delší než 5 minut, je zakázáno všude tam, kde je zakázáno zastavení a kromě toho: Blíže než 30 m od železničního přejezdu; před vjezdy nebo výjezdy z domů nebo pozemků; na mostech; na ulicích s provozem kolejové dráhy, pokud šířka vozovky postačuje jen pro jeden proud nekolejových vozidel v jednom směru.

Při zastavení a stání vozidla musí být zachována mezi vozidly vzdálenost nejméně 1 m.

OPUŠTĚNÍ VOZIDLA.

Řidič smí opustit vozidlo teprve tehdy, když učinil vše, aby vozidlo nemohlo ohrozit bezpečnost a plynulost provozu, bezpečnost osob nebo majetku a pořádek na silnici. Řidič musí zastavit motor a uzamknout vozidlo nebo jinak je zajistit před zneužitím.

RYCHLOST JÍZDY.

Rychlost jízdy je nutno přizpůsobit okolnostem, zejména provoznímu ruchu, viditelnosti, stavu vozidla, jakož i stavu a povaze vozovky. Přitom musí řidič vozidlo stále ovládat a musí včas zvolnit jízdu, po případě zastavit vždy, kdy to vyžadují okolnosti vyvolané provozem.

Jet zvláště mírnou rychlostí (do 15 km/hod.), po případě i zastavit, jsou řidiči povinni zejména při jízdě podél průvodů, při vjíždění na hlavní silnici, při průjezdu mimo stojící hromadné dopravní prostředky, a to na vozovkách jen o jednom dopravním pruhu pro každý směr jízdy vždy, na vozovkách o dvou nebo více dopravních pruzích pro každý směr jízdy jen tehdy, jedou-li týmž směrem jako hromadný dopravní prostředek, v místě, kde se provádějí práce na silnici, na kluzké nebo zvláště poškozené vozovce, při jízdě s poškozeným vozidlem a všude tam, kde je zvýšený provoz chodců.

Při jízdě v uzavřených osadách jsou řidiči povinni jet tak, aby chodci nebyli znečištěni rozstříkovanými kalužemi nebo blátem.

JÍZDA ZA HUSTÉ MLHY.

Ze husté mlhy musí mít vozidla rozsvícena předepsaná světla a řidiči jsou povinni dát občas zvukové znamení. Jsou povinni jet mírnou rychlostí (do 25 km/hod.). Vzájemně předjíždění motorových vozidel je zakázáno.

ZNAMENÍ PRO ZASTAVENÍ A ZMĚNU SMĚRU.

Řidič je povinen dát včas a zřetelně najevo všem uživatelům silnice, že chce zastavit nebo změnit směr jízdy. Při změně směru dává znamení upažením, při zastavení několika pohyby upažené paže nahoru a dolů.

Od této povinnosti je řidič osvobozen, musí-li náhle zastavit pro dopravní překážku.

Znamení pro změnu směru je třeba dát také před zařazením se do provozu s místa stání nebo pomalé jízdy při okraji vozovky, při čemž je třeba dát přednost všem vozidlům jedoucím týmž směrem.

VÝSTRAŽNÁ ZNAMENÍ.

Výstražná znamení lze dávat, pokud je toho třeba pro bezpečnost nebo plynulost provozu, a to včas a ne déle, než je nezbytně nutné. Není dovoleno dávat je k jinému účelu a zejména k vymáhání vlastní bezohledné jízdy.

OSVĚTLENÍ VOZIDEL.

Za snížené viditelnosti musí být rozsvíceno světlo určené k osvětlení vozovky a světlo koncové.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY.

V blízkosti železničních přejezdů jsou řidiči povinni počínat si zvláště opatrně a dbát železničních výstražných znamení a návěstí a polohy závor a musí se včas přesvědčit, nehrozí-li nebezpečí. Není dovoleno vjíždět na železniční přejezd: Jakmile na přejezdu zazní zvukové výstražné znamení nebo se již sklápějí závory; je-li dáváno znamení „Stůj“ červeným světlem světelného zařízení nebo osobou střežící přejezd červeným nebo žlutým praporkem anebo červeným světlem, jímž pohybuje v kruhu; jestliže je slyšet pískání nebo jiné znamení příjíždějícího vlaku, nebo je-li jej již vidět; není-li na druhé straně dosti místa k projetí.

Vozidla smějí přejíždět přejezd jen v jednom proudu. Řidiči všech vozidel jsou povinni od vzdálenosti 30 m před přejezdem (i vlečkou) a při jejich přejíždění jet mírnou rychlostí (do 25 km/hod.). Při přejíždění nesmějí měnit rychlostní stupeň, ani jet bez zařazeného rychlostního stupně, ani vypínat spojku.

ČERPÁNÍ POHONNÝCH HMOT.

Při doplňování pohonných hmot se řadí vozidla u čerpací stanice do proudu ve směru jízdy tak, aby nepřekážela mimojedoucím vozidlům. Od vozidla, které čerpá, musí následující zastavit ve vzdálenosti nejméně 3 m. Další vozidla zachovávají vzdálenost nejméně 1 m.

Při doplňování musí být motor v klidu a zapalování vypnuto. Řidič se nesmí vzdalovat od vozidla. V okruhu 15 m od stanice je zakázáno kouřit, seřizovat motor a provádět jeho opravy.

DOPRAVNÍ NEHODY.

Došlo-li k nehodě, musí řidič okamžitě zastavit, poskytnout pomoc postíženým osobám a na jejich žádost prokázat svoji totožnost.

Došlo-li při nehodě k usmrcení, těžkému zranění nebo velké věcné škodě, je řidič povinen setrvat na místě až do příchodu vyšetřujících orgánů. S vozidly, jež měla na nehodě účast, nesmí být hýbáno.

Každou nehodu, při níž došlo k újmě na zdraví nebo k větší věcné škodě, je řidič povinen ohlásit nejbližšímu orgánu veřejné bezpečnosti nebo národnímu výboru.

ŘÍZENÍ SILNIČNÍHO PROVOZU.

Provoz na silnicích řídí a na něj dozírají dopravní orgány. Uživatelé silnic jsou povinni uposlechnout i pokynů osob zvláště zmocněných k výkonu pomocné služby, opatřených žlutou páskou s označením „PSDI“. Pokyny dopravních orgánů mají přednost před pravidly silničního provozu i před pokyny vyjádřenými dopravními značkami (viz přílohu) anebo zařízeními (včetně světelných znamení).

Dopravní orgány dávají znamení:

- a) „Stůj“ — upažením jedné nebo obou paží napříč zakázanému směru provozu, při čemž stojí čelem nebo zády k zastavovanému směru.
- b) „Volno“ — upažením jedné nebo obou paží ve volném směru provozu, při čemž stojí bokem k dovolenému směru provozu; řidič může pokračovat v přímém směru a odbočovat vpravo a vlevo podle ustanovení o odbočování.
- c) „Pozor“ — vztyčením paže nebo má-li orgán směrovku, vztyčením předloktí pravé ruky; pro řidiče, pro něž byl provoz před tím zastaven, to znamená, aby se připravili k jízdě, řidiči jedoucí před tím ve volném směru musí zastavit a řidiči v prostoru křižovatky musí ji okamžitě opustit.
- d) Pro zpomalení kýváním upaženou paží nahoru a dolů nebo pro zrychlení krčením upažené paže k rameni.

Při znamení „Stůj“ a „Volno“ může orgán jednu nebo i obě paže připažít. Znamení „Stůj“ mohou dopravní orgány dávat také červeným terčem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem.

Z jedoucího vozidla dávají znamení k zastavení pohybu upažené paže nahoru a dolů.

U světelných znamení znamená:

červené světlo	—	„Stůj“
zelené světlo	—	„Volno“
žluté světlo	—	„Pozor“

TRESTÁNÍ PŘESTUPKŮ.

Za porušení pravidel silničního provozu může být řidič na místě potrestán blokovou pokoutou do 100 Kčs. Výměrem dopravního inspektorátu může být potrestán pokoutou až do 500 Kčs. Rozhodnutím trestní komise může být potrestán pokoutou až do 3.000 Kčs a kromě toho zákazem řízení až na 3 roky.

POZNÁMKY:

27 L. = 153 km.

~~1. del.~~

27 l. = 153 km

1 del. = 5.690 km.

TUK: 9.00 10g. 10.30

TUK: 9.12 10g. 9.80

OLEJ: EPU 1 l. 5.60

AUTOMOBILOVÉHO OLEJE "DT-MIX" 1 l. 5.60

POZNÁMKY

POZNÁMKY



Vytiskl KNIHTISK, závod 7, nám. M. Gorkého 21
Praha 3
3225 - 59