

СССР

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ХАРЬКОВСКИЙ ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ЗАВОД

ИМ. Г. И. ПЕТРОВСКОГО



ВЕЛОСИПЕДЫ

Харьковского вел завода

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

А. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

1. НАЗНАЧЕНИЕ

Велосипед В301 предназначен для езды по дорогам с улучшенным покрытием, а также для туристских поездок и тренировок начинающих гонщиков.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Техническая характеристика велосипеда модели В301

База (расстояние между центрами колес), мм	1070
Высота рамы (расстояние от центра каретки до верха подседельной трубы), мм	560
Размер шин, мм	622 × 32
Втулка заднего колеса	без тормозная с четырехступенчатой трещоткой
Число зубьев ведущей звездочки	48
Число зубьев ведомых звездочек	14, 16, 18, 20
Количество передач	4

Цепь	втулочно-роликовая 12, 7 × 2, 4, 114 звеньев
Масса (без принадлежностей), кг	14,2

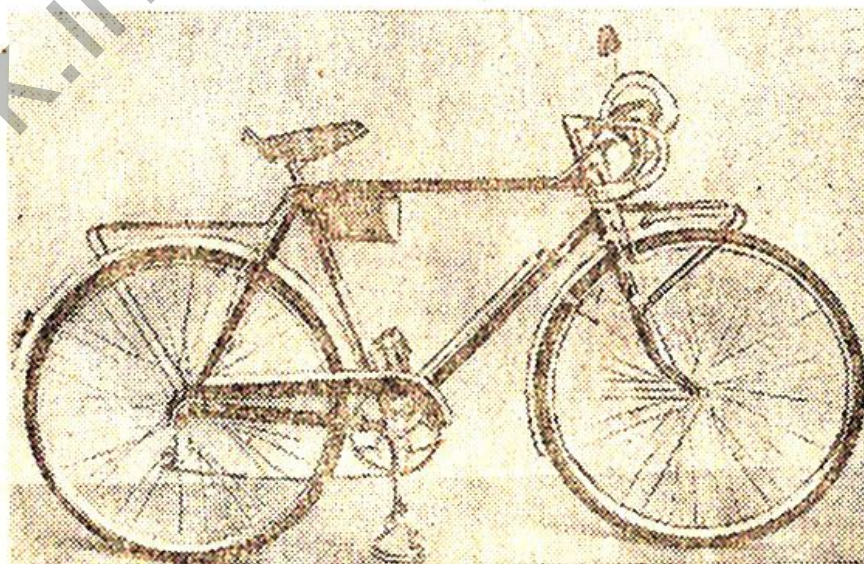


Рис. 1.

Легкодорожный велосипед модели В301 имеет конструктивные особенности: четыре скорости, улучшенную геометрию рамы, переключатель передач новой конструкции, седло с двухцветной крышкой из кожзаменителей, передний багажник с прижимом и щиток цепи скругленной формы.

В целях расширения ассортимента изготовление велосипедов модели В301 предусматривается двух типов: а) с рулями городского типа и педалями с резиновыми колодками для туристских поездок; б) с рулями спортивного типа и педалями с туклипсами для начинающих спортсменов.

Велосипед имеет внешний привлекательный вид за счет окраски высококачественными эмалями и отделан многоцветными декалькоманиями.

3. СОСТАВ ВЕЛОСИПЕДА

Наименование узлов	Единица измерен.	В301
Рама и вилка передняя	шт.	1
Колесо переднее со щитком	"	1
Колесо заднее со щитком	"	1
Каретка с двумя педалями (ведущий механизм)	"	1
Седло	"	1
Цепь	"	1
Переключатель передач	"	1
Тормоза на переднее и заднее колеса	"	2

К каждому велосипеду В301 прикладываются:
а) запасные части: собачка — 2 шт., пружина — 2 шт.

б) инструмент: ключей — 5 шт., отвертка — 1 шт.

в) принадлежности: насос, звонок, сумка для инструмента, масленка, велоаптечка, генератор Г-412, фара — ФГ-302БД.

По требованию покупателей за дополнительную плату велосипед может быть окрашен лессирующими эмалями и доукомплектован: багажником на заднее колесо, багажником на переднее колесо, щитком цепи, зеркалом заднего вида.

4. УСТРОЙСТВО И РАБОТА СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ ВЕЛОСИПЕДА

Ниже приводятся описание устройства некоторых составных частей конструкции велосипеда:

При эксплуатации велосипеда возможно образование увеличенных зазоров в его ходовых соединениях или ослабление их.

Для устранения этих явлений следует строго придерживаться приведенных ниже правил регулировки узлов велосипеда.

Эти же правила должны выполняться при разборке и сборке велосипеда.

Втулка заднего колеса (бестормозная)

Бестормозная втулка заднего колеса (рис. 2) имеет следующее устройство: на корпусе втулки 3 напрессованы фланцы — левый 2 и правый 4. Правый фланец

одновременно служит внутренним корпусом трещотки, в котором расположены два специальных гнезда для «собачек» 8 храпового механизма. Наружный корпус 5 представляет собой ступицу, с внутренней стороны ко-

звездочками проложены кольца 6. Регулировка втулки производится левым конусом 1. Перетяжка подшипников не допускается. Во втулке применены шарики $\varnothing 6$ мм по 9 штук с каждой стороны. Ось втулки имеет резьбу $M10 \times 1$.

Задний переключатель передач

Переключатель передач состоит из кронштейна 1 (рис. 3) и нижнего корпуса 3, связанных шарнирно на штифтах с правой щекой 2 и левой щекой 10. К нижне-

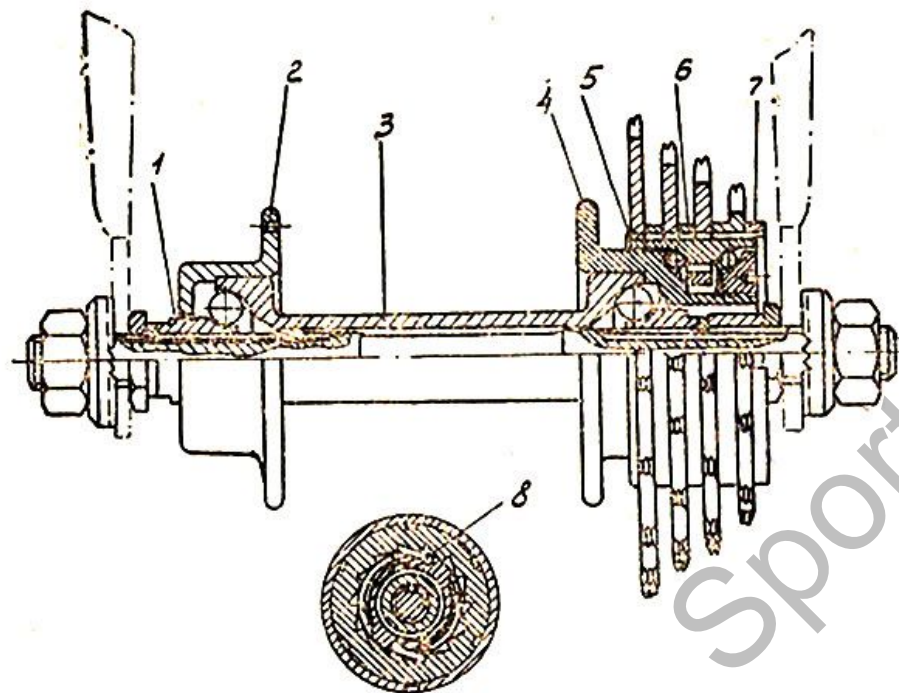


Рис. 2.

торой имеет зубчатый храповик, а с наружной — шесть продольных пазов, в которые своими шестью выступами входят зубчатки и крепятся контргайкой 7. Между

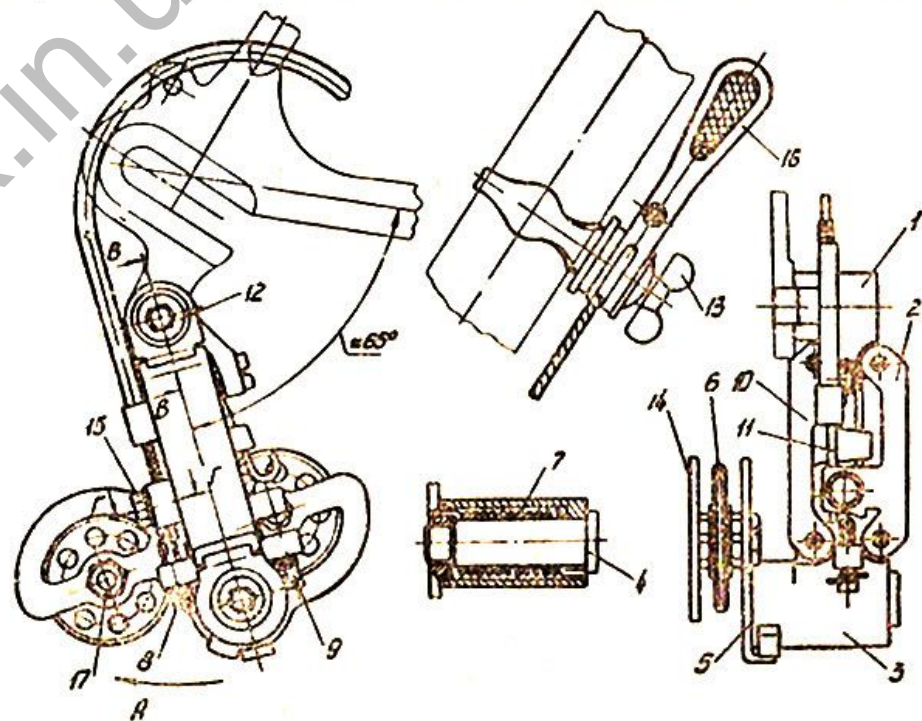


Рис. 3.

му корпусу 3 с помощью винта 4 крепится правая пластинка 5 в сборе с беговыми роликами 6. Правая щека имеет прилив с отверстием, через которое проходит винт для крепления троса. Трос проходит через прилив левой щеки. Натяжение цепи беговыми роликами производится с помощью цилиндрической пружины 7, помещенной в нижнем корпусе переключателя.

Пружина имеет два отогнутых конца, один из которых входит в отверстие корпуса, а другой — в одно из отверстий правой пластины. Натяжение пружины или ослабление ее производится путем перестановки пластины 5 отверстием на выступающий конец пружины. Для предохранения от раскручивания на пластине 5 имеется упор, упирающийся на прилив в корпусе 3.

Манетка 16 переключения передач устанавливается на нижней трубе рамы, параллельно ей при положении цепи на меньшей звездочке. Переключение цепи на большие звездочки производится поворотом ручки манетки 16 на себя. Для фиксирования крайних положений переключателя служат винты 8 и 9. Винт 9 — для крайнего положения цепи на большей звездочке, винт 8 — на малой звездочке.

Следует помнить, что когда цепь находится на большей звездочке, зазор между левой пластинкой 14 беговых роликов и спицами колеса должен быть не менее 3 мм. При сбрасывании цепи на вторую, третью или четвертую звездочки переключатель не имеет фиксированного положения и правильное переключение в этом случае достигается в результате навыка.

Четкость работы переключателя зависит от правильной регулировки его. Беговые ролики должны лежать строго по цепи, причем цепь в этом случае долж-

на быть на средней звездочке трещотки. Перекос роликов не допускается.

Все шарнирные соединения переключателя должны быть смазаны и работать плавно, без заеданий.

Винты 17 крепления роликов должны быть плотно затянуты.

Для натяжения троса нужно отпустить винт 15 крепления конца троса на переключателе, натянуть его и закрепить.

В положении цепи на малой звездочке $z = 13$ провисание троса не допускается.

Чтобы предотвратить самопереключение на ходу, ручка манетки должна поворачиваться на оси с ощутимым усилием от руки.

Затяжка ручки манетки производится с помощью специального винта-барашка 13.

Переключатель крепится на правом кончике рамы специальным винтом 12, который имеет с торца шестигранное отверстие под ключ.

Специальный винт должен быть плотно затянут на правом кончике рамы и позволять свободное вращение на нем переключателя в сторону стрелки А.

Наличие двух пружин — 7 и 11 обеспечивает четкое переключение передач и необходимое натяжение цепи. В случае обрыва троса, переключатель под действием пружины 11 поворачивается на шарнирах, отводя ролики от колес, что исключает возможность попадания его в спицы колеса.

Тормоза

Велосипед В301 укомплектован ручными тормозами с центральной тягой.

Симметричное расположение скоб дает возможность уменьшить усилие, прилагаемое на рукоятку тормоза в момент торможения.

Тормоз состоит из кронштейна 7 (рис. 4), в кото-

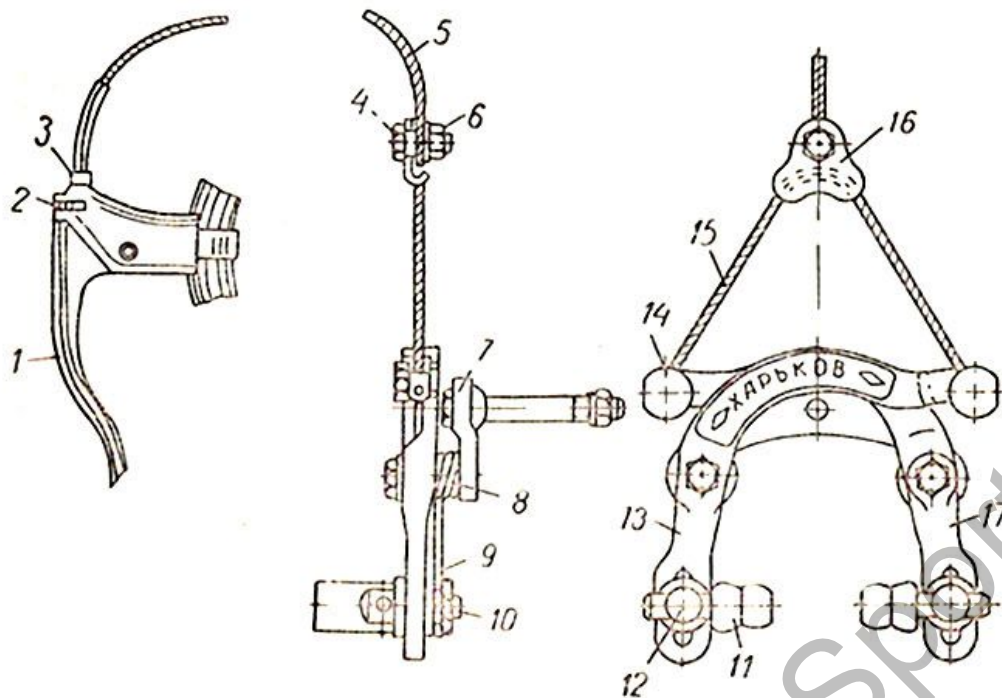


Рис. 4.

рый с двух сторон запрессованы оси 8. На осях установлены скобы: внутренняя 17 и наружная 13.

Скобы на осях вращаются под действием пружины 9, короткие концы которых закреплены в отверстиях кронштейна, а длинные заведены в заточку гаек 10.

В нижней части скоб закреплены колодкодержатели 11 с смонтированными в них колодками.

В верхней части скоб расположен балансирный трос 15, закрепленный с помощью упоров 14 на концах скоб 13 и 17.

В центре балансирного троса установлен балансир 16, к которому подведен центральный трос 5, закрепленный винтом 4 и гайкой 6.

Тормоза регулируются натяжением троса 5 с помощью штуцерной гайки 2, установленной на корпусе рукоятки.

Равномерность расположения колодок регулярно приближением или удалением колодкодержателей. Необходимо следить, чтобы колодкодержатели были плотно закреплены в державках 12.

При ослаблении троса штуцер 3 следует отвести в нижнее положение поворотом гайки 2, отпустить гайку 6, натянуть трос, вновь отрегулировать зазор между колодками и ободом колеса с помощью штуцера и завернуть гайку 6.

При снятии колеса необходимо свести скобы в нижней части рукой и снять балансирный трос 15 с балансира 16.

Правильность работы тормозов определяется так: — при нажатии рукой на рукоятку натянутый трос 5 поворачивает на осях 8 скобы 13 и 17, которые прижимают колодки к ободу с обеих сторон;

— при снятии руки с рукоятки и освобождении от натяжения троса, скобы с колодками под действием пружин 9 четко, без заеданий возвратятся в исходное положение, при этом зазор между колодками и ободом колеса должен быть не более 3 мм.

Следует помнить, что езда на велосипеде с неисправными или неотрегулированными тормозами категорически воспрещается.

Для безопасности движения следует при торможении пользоваться задним тормозом, а передним притормаживать.

Б. ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Велосипеды, как и другие машины, нуждаются в соответствующем уходе. Соблюдение правил, указанных в инструкции по эксплуатации, имеет существенное значение для сохранения велосипеда в хорошем состоянии на протяжении многих лет.

Перед каждым выездом необходимо проверить состояние шин велосипеда, крепление руля, натяжение цепи, надежность торможения, равномерность натяжения спиц, затяжку всех резьбовых креплений, учитывая при этом, что левая ось педали, правая чашка каретки и конус трещотки имеют левую резьбу. Следует убедиться в отсутствии качания в подшипниках вилки передней, колесах, каретке и педалях, а также биение ободьев колес.

Все трущиеся части велосипеда необходимо периодически смазывать. Отсутствие смазки в них вызывает различного рода шум и преждевременный износ деталей.

Соблюдение правил, указанных в инструкции, обеспечивает нормальную работу велосипеда.

2. ПОРЯДОК РАБОТЫ

По условиям технологии и транспортировки принадлежности прикладываются к велосипеду отдельно. Их устанавливают так:

- звонок и зеркало заднего вида устанавливаются и крепятся на левой стороне руля;
- сумка с инструментом крепится к верхней и подседельной трубам рамы;
- насос устанавливается в специальных насосодержателях;
- фара устанавливается и крепится на стержне вилки;
- генератор крепится на трубе передней вилки слева.

При наличии на велосипеде переднего багажника генератор крепится справа.

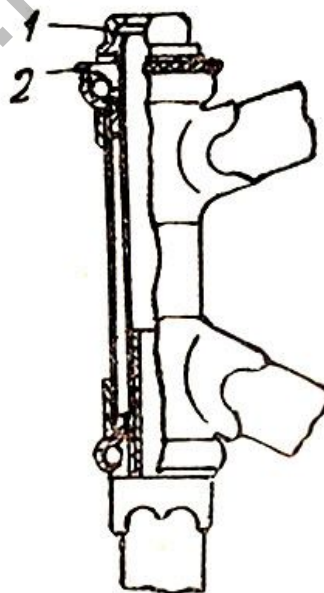


Рис. 5.

Рулевая колонка

Качка в подшипниках рулевой колонки совершенно недопустима, особенно при езде по булыжным дорогам. Для устранения качки контргайку 1 следует отвинтить на два-три оборота, подтянуть конус 2 с незначительным ослаблением в подшипниках, учитывая, что при окончательной затяжке контргайки конус прижмется к подшипнику (рис. 5).

Не допускается также тугая затяжка подшипников, так как это может вызвать затруднения в управлении и повысит утомляемость велосипедиста. Кроме того, это может привести к преждевременному износу подшипников.

Чтобы убедиться в правильности регулировки рулевой колонки, следует приподнять переднюю часть велосипеда и наклонить набор на угол 10—15°, при этом колесо с вилкой должно легко повернуться от собственного веса.

Втулка переднего колеса

Для нормальной эксплуатации правый конус втулки переднего колеса должен быть завернут до упора и производить им регулировку втулки нельзя.

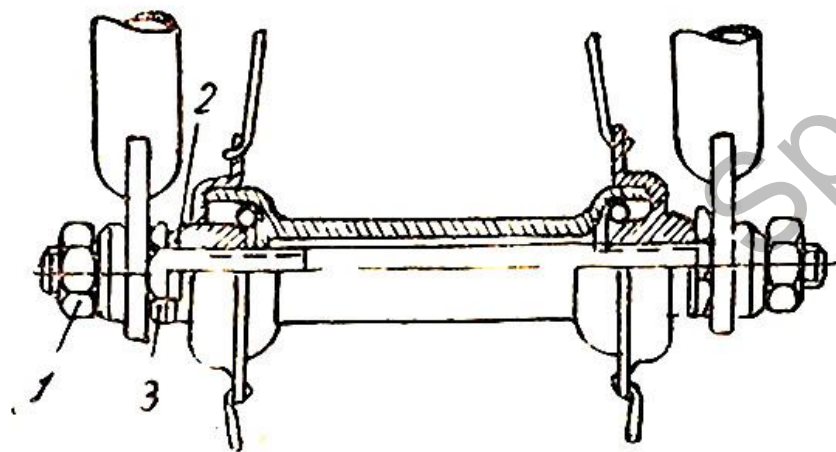


Рис. 6.

Регулировка втулки производится путем подтягивания или ослабления левого конуса 2 (рис. 6), имеющего лыски под ключ.

Для этого необходимо ослабить левую наружную гайку 1, а затем ослабить контргайку 3. Правильно отрегулированное колесо должно повертываться под действием веса вентиля и не иметь качки.

Регулировка проверяется после затяжки контргайки и наружной гайки.

При одевании переднего колеса на вилку строго следите за тем, чтобы конус втулки без лысок располагался с правой стороны по ходу велосипеда.

Несоблюдение этих требований может вызвать заклинивание шариков, что приведет к поломке оси или разрушению шариковых дорожек в конусах. Количество шариков $\varnothing 5$ мм — по 9 штук с каждой стороны.

Каретка

Регулировка подшипников производится с левой стороны при снятой цепи.

Для регулировки подшипников каретки необходимо ослабить контргайку 1 (рис. 7) и, отрегулировав положение левой чашки 2, затянуть контргайку. При правильно отрегулированных подшипниках вал каретки должен вращаться без качки и заеданий. Шатуны крепятся на валу каретки специальными клиньями. После плотной затяжки контргайки необходимо проверить регулировку каретки. В случае ослабления клиньев их следует забивать легкими ударами через прокладку, под-

перев в это время шатун с противоположной стороны (рис. 8), в противном случае удары передадутся шарикоподшипникам каретки и на шариковых дорожках могут образоваться вмятины.

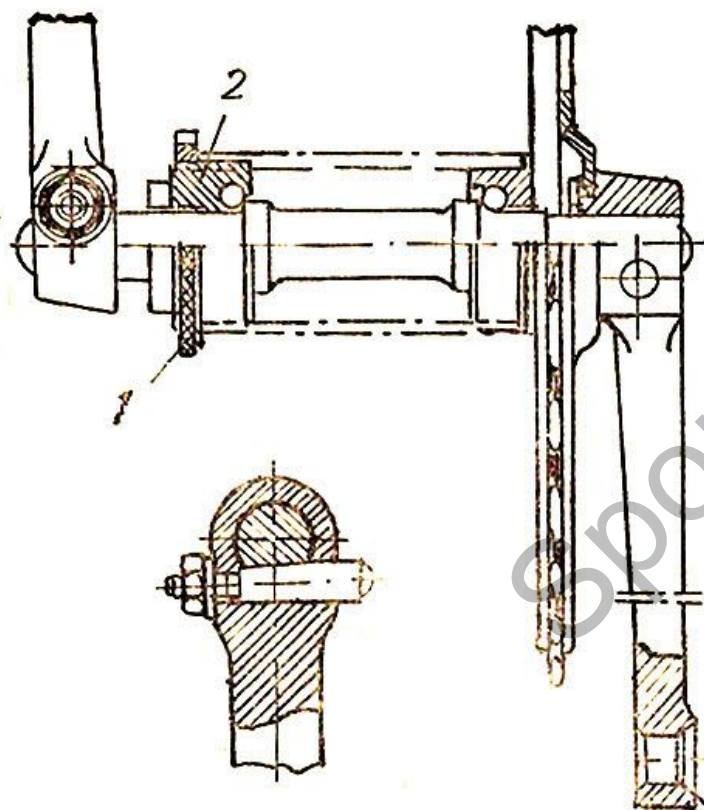


Рис. 7.

При снятии клина с целью предохранения резьбы от смятия удары по клину необходимо производить

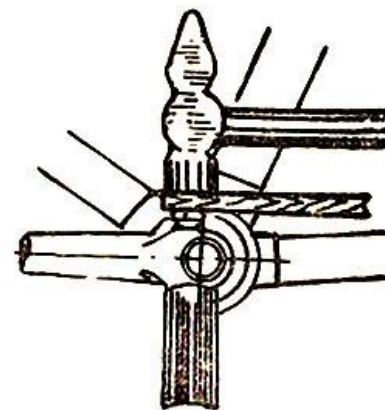


Рис. 8.

через прокладку по гайке, отвернутой предварительно на 3—4 оборота.

П е д а л и

Ось правой педали имеет правую резьбу, ось левой — левую. Остальные детали правой и левой педали одинаковые. Регулировка подшипников педали (рис. 9, 10) производится при помощи конуса 1. Перед регулировкой следует отвернуть гайку-колпачок 2 и отпустить гайку конуса 3.

Конструкция педали предусматривает замену ту-клипсов резиновыми колодками (деталь В330908). При установке резиновых колодок следует отвернуть винты

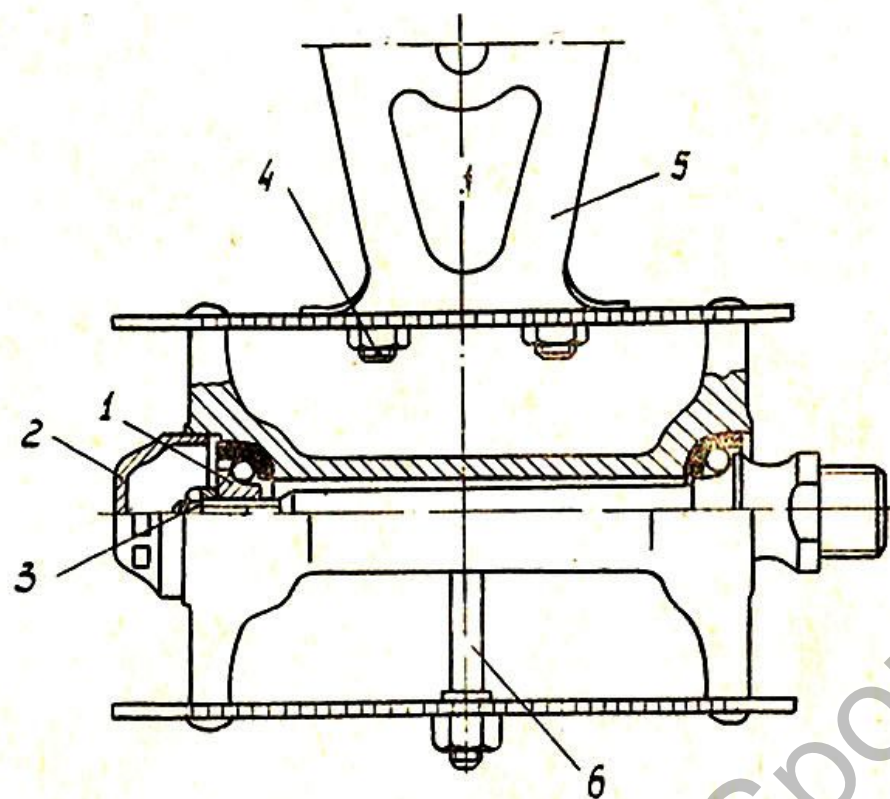


Рис. 9.

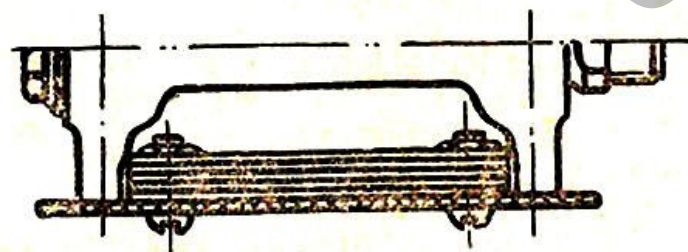


Рис. 10.

4, снять туклипсы 5, отвинтить упор 6. Затем установить колодки с внутренней стороны. К колодкам приложить скобы (дет. В330915) и закрепить их винтами.

Шарики в педалях $\varnothing 4$ мм — по 11 штук со стороны шатуна и по 9 штук с другой стороны.

Установка руля

Руль по высоте устанавливается в зависимости от роста велосипедиста. При перестановке руля по высоте болт 1 (рис. 11) необходимо отвернуть на 3—4 оборота и, положив ключ плашмя на головку болта, ударить по нему ладонью руки, осадив тем самым болт руля вниз.

Руль, установленный на нужную высоту, вновь затягивается болтом, наклон трубы руля устанавливается по желанию велосипедиста.

Следите за тем, чтобы стержень руля 2 находился в вилке не менее 50 мм своей длины.

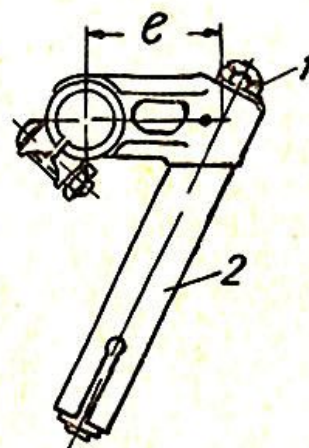


Рис. 11.

Установка седла

Правильная установка седла играет не менее важную роль при езде. Седло рекомендуется установить так, чтобы велосипедист, сидя на седле, упирался

пяткой вытянутой ноги на педаль, находящуюся в нижнем положении.

Для установки седла на нужную высоту необходимо отвернуть гайку болта 2 (рис. 12), поднять или опу-

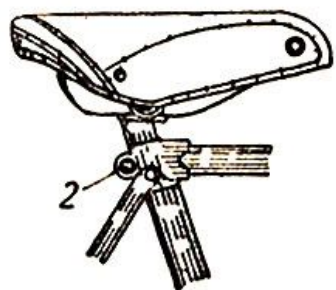


Рис. 12.

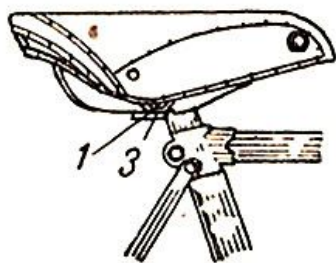


Рис. 13.

стить седло на требуемую высоту и вновь затянуть гайку.

Седло можно также передвигать вперед и назад и придавать ему желаемый наклон. Для этого следует отпустить гайку 1 (рис. 13) замка 3.

Если эти смещения вдоль планки недостаточны, следует снять седло с седлодержателя и, повернув замок седла 3 на пол-оборота, поставить седло снова на седлодержатель (рис. 13). При этом замок седла окажется сзади седлодержателя и седло сместится назад.

Следите, чтобы седлодержатель находился в подседельной трубе рамы не менее 50 мм своей длины.

Центровка и установка колес на велосипеде

Спицы колес должны быть равномерно натянуты. При боковом биении с обода колеса следует снять рези-

ну, ослабить спицы на стороне, где имеется биение, а затем ниппельным ключом подтянуть спицы с противоположной стороны.

При биении обода колеса по диаметру от места верхнего биения колеса необходимо повернуть на пол-оборота и ослабить несколько спиц, затем повернуть колесо снова на пол-оборота, то есть на место биения и натянуть такое же количество спиц.

Проворотом колеса проверяется отсутствие или наличие биения. Делать это лучше всего на раме велосипеда.

При подцентровке колеса или замене спиц в колесе нужно производить натяжку всех спиц, а выступающие над головкой ниппеля концы необходимо спилить, так как они неизбежно могут способствовать проколу камеры. При замене спиц необходимо придерживаться установленного порядка их расположения.

Если в результате удара обод окажется сильно вдавленным, то для ремонта его следует обращаться в мастерскую.

Колеса должны быть установлены на велосипеде так, чтобы расстояние от покрышки до перьев вилки было с обеих сторон одинаковым.

Шины

Удобство езды на велосипеде в значительной мере зависит от правильно накачанных шин. При слабо накачанных шинах увеличивается сопротивление, портятся покрышки и камеры, а на булыжных дорогах возможны повреждения ободьев колес.

При чрезмерно накачанных шинах плохо амортизируются толчки и удары.

Нормально накачанные шины должны прогибаться под весом ездока в пределах одного сантиметра.

Потери на трение в шинах забирают основную часть мощности, затрачиваемой при езде на велосипеде. Сопротивление, встречаемое покрышкой, передается на камеру, между ними возникает трение, что приводит к преждевременному износу камеры. Поэтому для уве-

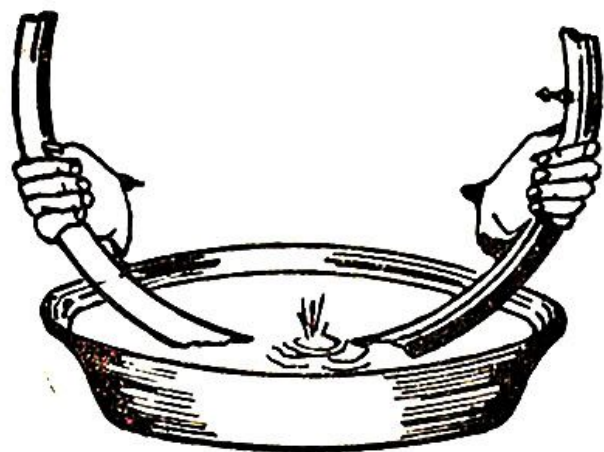


Рис. 14.

личения срока службы рекомендуется не реже двух раз в течение сезона снимать шины и тальком припудривать камеры.

Утечка воздуха из шин возможна:

- а) при повреждении ниппельной резины;
- б) из-за неплотного соединения вентиля с камерой;
- в) при проколе камеры.

При снятии шины с колеса следует отвернуть и снять гайки вентиля, ключом поддеть под борт по-

крышку и перетянуть ее через край обода, оттянуть и, нажимая на ключ, перетянуть борт покрышки по всему периметру. Затем нажимом пальца вытолкнуть вентиль из отверстий обода и снять камеру.

Утечку воздуха из камеры можно обнаружить на слух. Если это сделать не удастся, следует накачанную камеру опустить в воду. Воздушные пузыри укажут

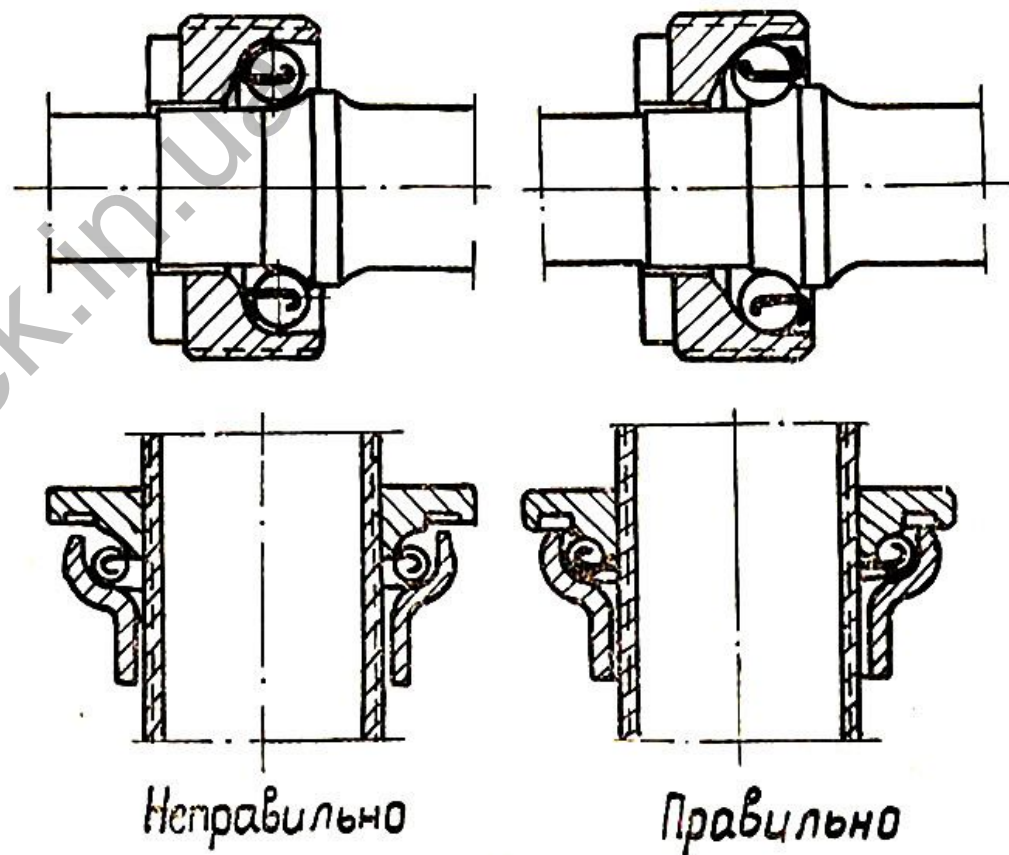


Рис. 15.

место прокола или повреждение ниппельной резины (рис. 14).

Починка камеры производится в соответствии с инструкцией, прилагаемой к велоаптечке для ремонта шин.

Н а с о с

Исправность работы насоса в большей мере зависит от состояния кожаной манжеты. Сухую манжету следует пропитать рыбьим жиром.

При закрытом отверстии в доньшке цилиндра, шток насоса в исправном состоянии должен легко выдвигаться вверх до конечного положения, а после нажима до упора вниз возвращаться вверх не менее чем на 50% хода.

Подшипники с сепараторами

При разборке узлов, имеющих подшипники, следует помнить, что стенки сепаратора с разрезами должны быть направлены в сторону чашек для узла каретки и обратно для передней вилки (рис. 15).

Окончание эксплуатации

После каждой поездки, особенно в дождливую погоду, с поверхности велосипеда следует влажной тряпкой удалить грязь, а затем тщательно протереть сухой.

3. ХАРАКТЕРНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И МЕТОДЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Основные виды неисправностей	Причины	Рекомендуемые способы устранения неисправностей
Изгиб верхней и нижней труб рамы около рулевой колонки Стук, заедание во втулке переднего колеса Стук в рулевой колонке	Лобовой удар передним колесом в процессе эксплуатации 1. Большой люфт 2. Чрезмерная затяжка, повреждение конусов и шариков Увеличен люфт	Ремонт в условиях мастерской 1. Подтянуть конуса и отрегулировать втулку 2. Заменить поврежденные детали. Подтянуть верхний конус и отрегулировать рулевую колонку.

Основные виды неисправностей	Причины	Рекомендуемые способы устранения неисправностей
Пробуксовка втулки заднего колеса	<ol style="list-style-type: none"> 1. Излом и износ собачки и пружинок трещотки 2. Сорваны шлицы в зубчатке или ступице трещотки 3. Звездочка не входит в зацепление с цепью (набегает зубьями на цепь) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заменить поврежденные детали 2. Заменить поврежденные детали 3. Заменить звездочку
Стук, заедание во втулке заднего колеса	<ol style="list-style-type: none"> 1. Большой люфт 2. Чрезмерная затяжка, повреждение конусов и шариков 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Подтянуть конус втулки и отрегулировать 2. Заменить поврежденные детали
Стук, заедание в узле каретки.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Большой люфт 2. Чрезмерная затяжка, повреждение вала, чашек или подшипников 3. Шарикоподшипники поставлены обратной стороной 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Подтянуть конус втулки и отрегулировать узел 2. Заменить поврежденные детали
Переключатель передач задевает за спицы.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Переключатель не отрегулирован 2. Переключатель попал в спицы 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Поставить подшипники согласно инструкции (см. рис. 15) 1. Переключатель отрегулировать согласно инструкции 2. Снять переключатель с велосипеда, разобрать, деформированные детали отшлифовать так, чтобы в собранном виде переключателя ролики находились в одной плоскости со средней звездочкой втулки колеса заднего и были строго перпендикулярны к болту крепления переключателя на наконечнике рамы.

Основные виды неисправностей	Причины	Рекомендуемые способы устранения неисправностей
Переключатель погнут в результате падения или ударов. Срез упора на корпусе переключателя	Несоблюдение правил эксплуатации Несоблюдение правил эксплуатации	Ремонт в условиях мастерской. Ремонт в условиях мастерской

4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Смазку узлов велосипеда в условиях умеренного климата достаточно производить один раз, а в жарких местностях — не реже двух раз в сезон.

Смазывать следует переднюю и заднюю втулки, каретку, педали, рулевую колонку, цепь, узлы тормозов (рис. 16).

Втулку заднего колеса рекомендуется смазывать не реже одного раза в месяц.

Перед смазкой узлы следует разобрать и тщательно промыть в керосине, а затем протереть досуха.

Излишнюю смазку вводить не рекомендуется, так как при вытекании масла велосипед загрязняется, резина портится.

Для безопасности в пожарном отношении промывку производить только на открытом воздухе и вдали от открытых очагов огня. Промывка бензином не рекомендуется.

Для смазки следует применять жидкое машинное масло или веретенное масло. Олифу применять для

смазки запрещается. Цепь необходимо промывать и смазывать не реже двух раз в течение сезона. Для этого ее снимают с велосипеда, очищают от пыли и грязи, промывают в керосине и вытирают досуха. Затем цепь проваривают в масле, охлаждают и снова вытирают досуха.

В целях избежания воспламенения масла температуру нагрева его не допускать выше 160—180 градусов.

По условиям эксплуатации велосипеда с переключателем передач, цепь ставится без замка, так как выступающие детали замка не позволяют прохождению цепи между щелками беговых роликов переключателя.

Для рассоединения цепи следует ее снять с большой зубчатки. На металлическую плитку положить гайку М5, затем на гайку положить цепь головкой оси над отверстием. Ударом молотка головку оси осадить на уровень с плоскостью наружной пластинки. После этого тонким пробойником углубить эту ось, чтобы она вышла из наружной пластинки, затем пластинку отвести в сторону и конец цепи снять с оси.

После проварки цепь продеть через переключатель, отвести наружную пластинку в сторону, подвести второй конец цепи и блоком надеть на ось. Затем сомкнуть наружную пластинку так, чтобы отверстие находилось над головкой оси, положить цепь обратной стороной на металлическую плиту и ударом молотка забить ось

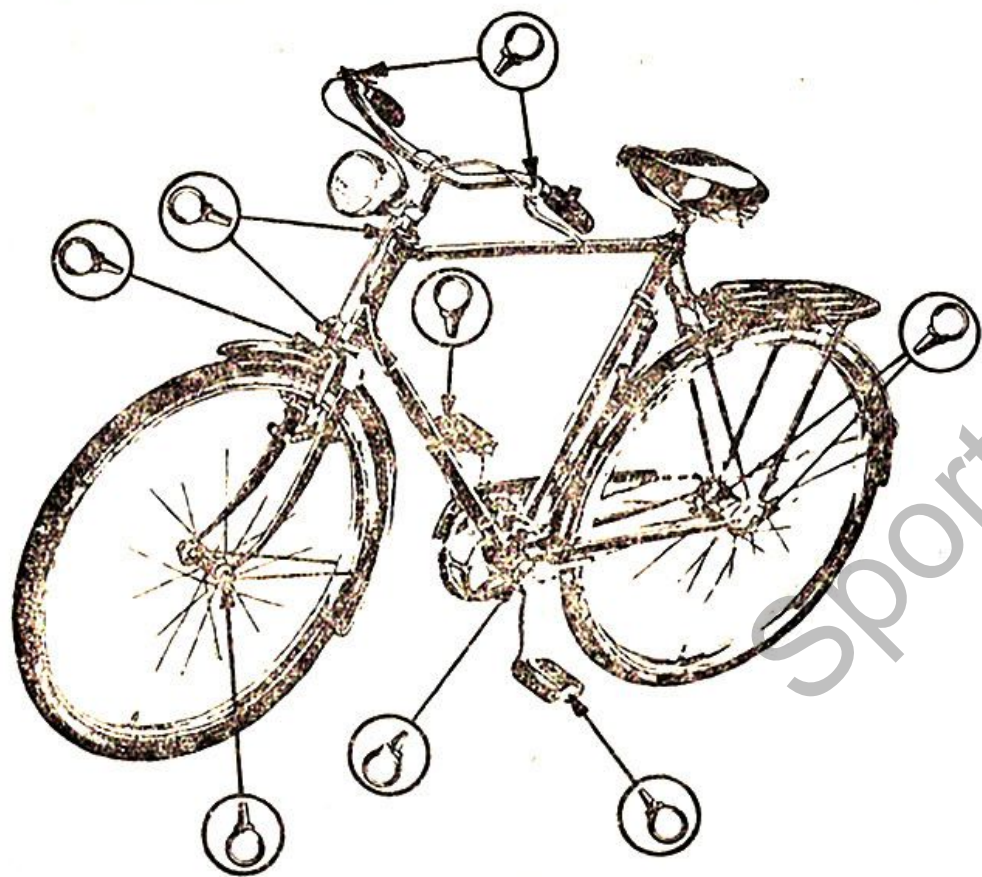


Рис. 16.

в наружную пластинку. Расклепывать ось следует легкими ударами молотка под наклоном в разные стороны, при этом молоток не должен касаться наружной пластинки. Во время клепки необходимо следить, чтобы не было тугого шарнирного соединения.

5. ПРАВИЛА ХРАНЕНИЯ

После окончания сезона велосипед следует разобрать, промыть в керосине все трущиеся части, протереть их чистой тряпкой, смазать техническим вазелином или другой нейтральной смазкой. Хранить велосипед зимой лучше всего подвешенным целиком за верхнюю трубу рамы или разобранным на основные узлы.

В обоих случаях шины должны быть слегка накачаны, так чтобы они имели нормальную форму.

Если велосипед хранится в собранном виде на полу, необходимо периодически подкачивать шины и поворачивать колеса, для того чтобы менять места соприкосновения с полом.

Помещение, в котором хранится велосипед, должно быть сухим и не подверженным колебаниям температуры.

Слишком высокая или низкая температура в помещении, прямые лучи солнца, близкое расположение от печей и других отопительных приборов вызывает порчу резины.

ГАРАНТИИ

Завод гарантирует нормальную работу велосипеда в течение 15 месяцев со дня его продажи торговыми организациями. Торговые организации обязаны при

продаже велосипеда ставить штамп и дату продажи в паспорте и талонах.

В течение указанного срока завод путем бесплатного ремонта в гарантийных мастерских или заменой деталей устраняет обнаруженные покупателем дефекты в велосипеде, происшедшие по вине завода и нарушающие нормальную работу. Для замены деталей потребитель должен отправить в ОТК завода дефектную деталь или узел с талоном паспорта.

Завод не гарантирует возмещение ущерба за дефекты, происшедшие не по вине завода. (Дефекты, вызванные небрежным хранением и несоблюдением правил, изложенных в данной инструкции).

Качество покрышек и камер гарантируется заводом-изготовителем их в течение 12 месяцев со дня продажи, но не позднее двух лет со дня выпуска. В случае выхода покрышек и камер из строя раньше указанного срока, необходимо обращаться на завод-изготовитель шин. Марка завода и дата выпуска указаны на покрышке. Клеймо завода обычно бывает круглой или ромбической формы с буквой посередине: В-Воронежский, К-Кировский, Л-Ленинградский.

Розничной продажи велосипедов и велодеталей завод не производит.

АДРЕСА ГАРАНТИЙНЫХ МАСТЕРСКИХ

1. г. *Москва*, Аминьевское шоссе, № 130 — гарантийная мастерская.
2. г. *Ленинград*, пр. Металлистов, 62 — гарантийная мастерская.

3. г. *Таллин*, ул. Веерени, 54 — ремконтора «Автотехобслуживание».
4. г. *Рига*, ул. Революции, 19 — гарантийная мастерская.
5. г. *Киев*, 71, ул. В. Вал, 2 — завод «Рембыттехника».
6. г. *Горький*, Сормово, ул. Ефремова, 6 — комбинат «Улыбка».
7. г. *Вильнюс*, ул. Жалгирис, 108 — заводы «Рембыттехника», «Кибиркштис».
8. г. *Кишинев*, ул. Армянская, 51 — Республиканское головное предприятие «Универсал».
9. г. *Днепропетровск*, пр. Кирова, 129а — завод «Рембыттехника».
10. г. *Волгоград*, ул. Туркменская, 27 — Горбыткомбинат.
11. г. *Минск-1*, Рабкоровский пер., 4 — завод «Металлобытремонт».
12. г. *Якутск-20*, ул. Орджоникидзе, 16 — предприятие «Рембыттехника».
13. г. *Харьков*, Московский проспект, 118 — мастерская велозавода.
14. г. *Одесса*, ул. Моисеенко, 24а — завод «Рембыттехника».

ПРАВИЛА УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность движения требует, чтобы каждый велосипедист знал, и, пользуясь велосипедом, соблюдал правила уличного движения.

Необходимо постоянно помнить, что нарушающие правила уличного движения подвергают опасности себя и окружающих, мешают движению транспорта и пешеходов.

Велосипедист должен быть осторожным, внимательным и строго соблюдать правила уличного движения.

Перед выездом на велосипеде необходимо проверить исправность тормоза, звонка, а при наступлении темноты — переднего фонаря и отражателя красного цвета на заднем щитке велосипеда.

Велосипедисту запрещается:

- а) выезжать на улицу без номерного знака;
- б) управлять велосипедом в нетрезвом состоянии;
- в) ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам садов, парков, бульваров;
- г) держаться при движении на расстоянии более одного метра от тротуара (обочины);
- д) ездить по двое и более в ряд или обгонять друг друга;

е) обучать езде в местах, где имеется движение транспорта и пешеходов;

ж) ездить, не держась за руль руками;

з) при движении держаться за проходящий транспорт или за другого велосипедиста;

и) ездить на одноместном велосипеде вдвоем (за исключением перевозки детей дошкольного возраста на велосипеде, оборудованном специальным сиденьем и подножками);

к) возить предметы, которые могут мешать управлению велосипедом или создать опасность для окружающих;

л) ездить группой на дистанции менее трех метров друг от друга и более одного метра от тротуара (обочины).

Велосипедисты, нарушающие правила езды на велосипедах, подвергаются штрафу.

При допущении нарушений, повлекших за собой тяжелые последствия, виновные привлекаются к уголовной ответственности.

Ответственный за выпуск В. С. Грызлов
Редактор З. П. Иванова
Техредактор Т. Г. Бондарь
Корректор В. П. Костюченко

Харьковское областное управление по делам издательств, полиграфии и книжной торговли.

Изд. № 117.

Подписано к печати 11/VI 1973 г. Формат 84 × 108 1/32. Объем: 0,5 печ. л., 1,0 уч.-изд. л.

Тираж 20 000. Зак. 3-3900.

Типография № 16.