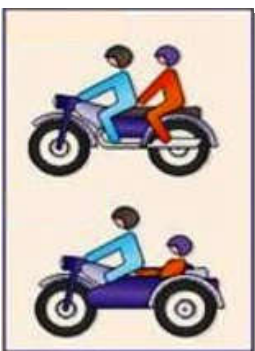




Перевозка пассажира на мотоцикле, мероприятие в крайней степени ответственное и серьезное. В этом нет ничего похожего на перевозку пассажира в автомобиле, все гораздо сложнее. Нахождение на мотоцикле второго человека оказывает значительное влияние на управляемость и динамику этого транспортного средства. Перевозить пассажиров на мотоцикле можно только после приобретения действительно хороших навыков управления.

Обязанности мотоциклиста	Обязанности пассажира
<p><i>При перевозке пассажиров мотоциклист обязан знать и неукоснительно выполнять ряд следующих требований:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Перевозить пассажира на мотоцикле можно только в том случае, если это предусмотрено конструкцией мотоцикла.</li> <li>• Мотоцикл должен быть оснащен сиденьем и подножками промышленного изготовления, установленными производителем.</li> <li>• Давление в шинах и параметры подвески перед поездкой должны быть настроены с учетом дополнительного веса.</li> <li>• Суммарная масса водителя, пассажира и багажа не может превышать указанную в технической документации к мотоциклу.</li> </ul> <p><i>Во время поездки с пассажиром комфорт езды должен быть предпочтительнее острых ощущений. Важно стремиться к абсолютной плавности хода, старайтесь переключать передачи, начинать движение и останавливаться максимально плавно. Мотоциклист должен в первую очередь думать о безопасности.</i></p>	<p><i>Пассажир обязан:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Пассажир обязан находиться исключительно на специально для него предназначенном месте.</li> <li>• Пассажир обязан быть одет в защитную одежду, соответствующего размера.</li> <li>• Все время, вплоть до завершения поездки, опираться ногами на подножки, ни в коем случае не опуская их, даже во время остановки на светофоре.</li> <li>• Избегать соприкосновения с горячими частями двигателя.</li> <li>• Сидеть максимально неподвижно, особенно это важно во время торможения и остановки.</li> <li>• Наклоняться во время наклона мотоцикла, то есть угол наклона тела мотоциклиста и тела пассажира должны совпадать.</li> <li>• Во время поворота взгляд пассажира должен быть направлен вперед в направлении поворота через плечо водителя.</li> </ul>

Детей, возраст которых не достиг 12 лет, можно перевозить только в коляске мотоцикла. Все пассажиры, в том числе и дети, должны быть в шлемах и пристегнуты.



Мотоциклы с боковым прицепом требуют специфических навыков вождения. Главная их особенность — невозможность компенсации на поворотах центробежных сил наклоном корпуса. Однако самое сложное — то, что при поворотах вправо и влево мотоцикл ведет себя по-разному. **При правом повороте**, после небольшого поворота руля боковой прицеп старается взмыть в воздух. Противодействие — увеличить радиус поворота руля или прибавить «газ». **При левом повороте**, требуется приложить некоторое усилие к рулю. При резком движении руля в сочетании с торможением силы инерции стремятся перевернуть мотоцикл. Воображаемая ось проходит через пятна контакта переднего колеса и бокового колеса с дорогой. Переворот происходит очень быстро, и, если он начался, сделать ничего уже нельзя.

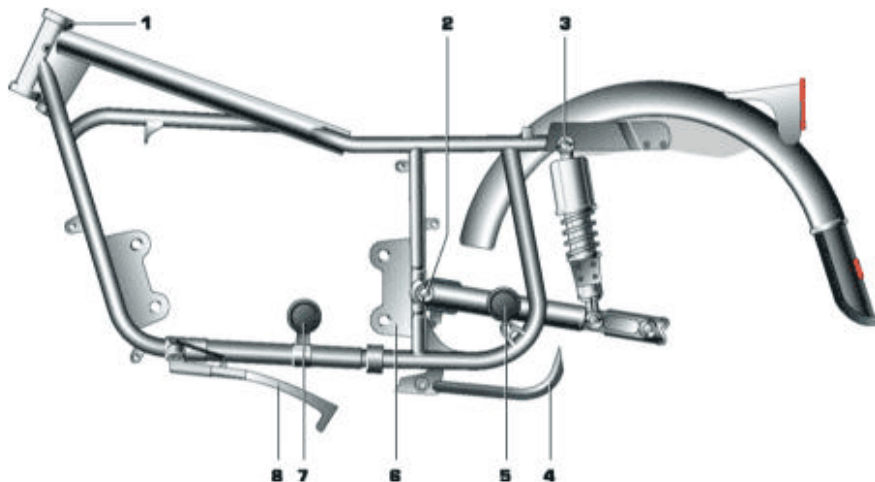
Последствия чаще всего фатальны, особенно для пассажира коляски.

# ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО РАМЫ МОТОЦИКЛА. РАМЫ И КУЗОВА БОКОВОГО ПРИЦЕПА

Рама мотоцикла служит основой, к которой крепятся основные агрегаты, узлы и детали: двигатель, трансмиссия, подвески с колесами, сиденье, облицовки, боковой прицеп.

## Устройство рамы мотоцикла

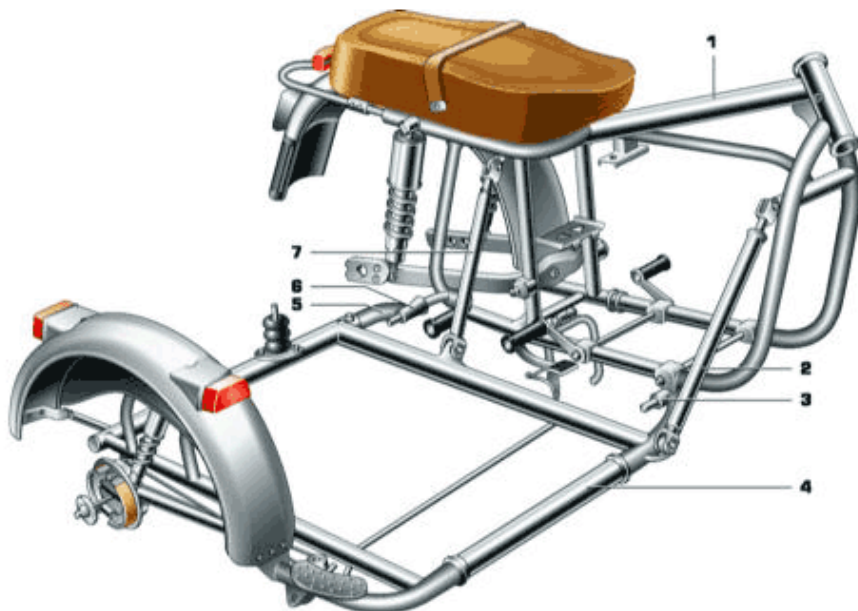
- 1 — рулевая колонка;
- 2 — точка крепления маятника задней подвески колеса;
- 3 — точка крепления амортизатора;
- 4 — центральная подставка;
- 5 — подножки для пассажира;
- 6 — пластина крепления двигателя;
- 7 — подножки для водителя;
- 8 — боковой упор



В передней части рамы расположена рулевая колонка, посредством которой рама соединяется с передним колесом и его подвеской. К нижней части рамы крепятся подножки для водителя и пассажира (обычно откидные обрезиненные), центральная подставка и боковой упор (на многих зарубежных мотоциклах устанавливается только боковой упор). Сзади с рамой стыкуется качающаяся вилка (маятник) с задним колесом и подвеской.

Двигатель крепится к раме чаще всего жестко в двух точках – спереди и сзади. Встречаются конструкции с другим числом точек крепления, в том числе с упругими (резиновыми) элементами.

## Рама бокового прицепа



- 1 — рама мотоцикла;
- 2,7 — регулировочные тяги (стойки) крепления рамы;
- 3,6 — цапговые нижние крепления рамы коляски;
- 4 — рама коляски;
- 5 — коленчатый рычаг

Боковой прицеп соединяется с рамой мотоцикла в четырех точках. Две точки внизу (спереди и сзади) имеют шарнирные цапговые зажимы. Губки цапги захватывают сферический наконечник, жестко прикрепленный к раме. При затягивании болта губки сходятся и фиксируют зажим. Заднее нижнее крепление выполнено в виде коленчатого рычага.

## УСТРОЙСТВО МЕХАНИЧЕСКОГО И ГИДРАВЛИЧЕСКОГО ПРИВОДА ВЫКЛЮЧЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ

Сцепление имеет два привода управления: от рычага управления сцеплением, расположенного на руле (ручной привод) и от педали переключения передач (ножной привод).

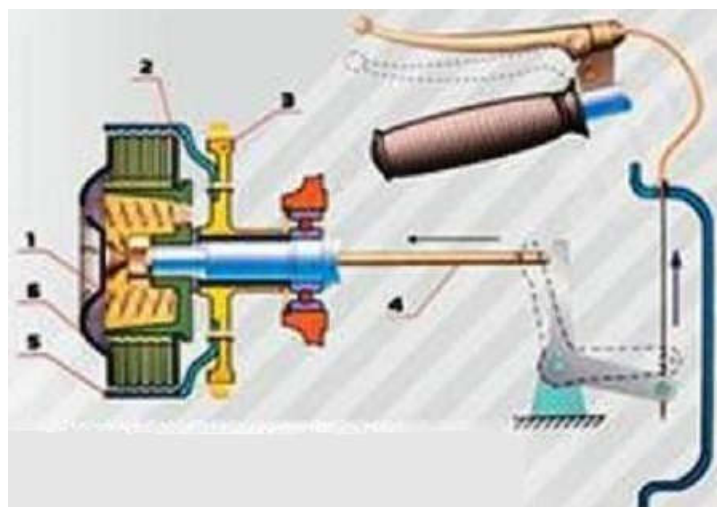


При пользовании ручным приводом выключать сцепление следует до включения (переключения) передачи и плавно отпускать рычаг управления сцеплением после включения (переключения) передачи. При пользовании ножным приводом выключение сцепления происходит автоматически в процессе включения (переключения) очередной передачи, без воздействия на ручной рычаг управления сцеплением.

При этом после включения передачи педаль следует удерживать носком и пяткой ноги, плавно возвращая ее в исходное положение, одновременно увеличивая частоту вращения коленчатого вала двигателя.

Когда рычаг сцепления отпущен, сцепление выключено, при этом растянутые пружины через нажимной диск прижимают с силой ведомые диски к ведущим. При нажатии на рычаг сцепления усилие от него через трос передается на рычаг червяка.

Червяк, поворачиваясь через регулирующий винт и шарик, передает усилие штоку, штока давит на нажимной диск, который растягивая пружины, освобождает от сжатия, ведущие и ведомые диски, а сцепление оказывается выключенным.



- 1 — пружина нажимная;
- 2 — диск опорный;
- 3 — звездочка ведомая моторной передачи;
- 4 — шток;
- 5 — барабан ведущий;
- 6 — барабан ведомый

### Регулировка привода

Регулировка привода выключения сцепления производится по мере необходимости регулировочным болтом и регулировочным винтом троса сцепления. Сначала регулируется ножной привод. При его правильной регулировке должен быть небольшой зазор между концом регулировочного болта и промежуточным штоком. О наличии зазора можно судить при покачивании педали или переключения передач.

Свободный ход переднего плеча педали переключения передач должен быть в пределах 10—15 мм. Величина хода ползуна при ручном выключении сцепления не должна превышать величину хода ползуна при выключении сцепления педалью переключения передач.

# ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО И ПРИНЦИП РАБОТЫ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ И БЕЗУПРАВЛЕННОЙ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

## Схема работы вариатора

Холостые обороты



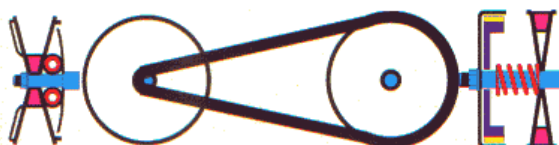
Средние обороты



Высшая передача



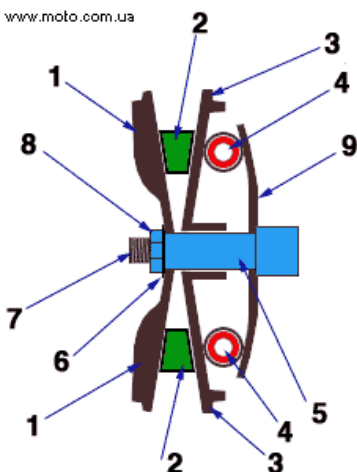
Низшая передача



Устройство ведущего шкива (ведущий шкив вращается коленвалом) таково, что его щеки при воздействии центробежных сил плавно сжимаются и выталкивают клиновидный ремень все дальше и дальше от центра шкива. Ведомый же шкив при этом наоборот, разжимается, и ремень на нем плавно утопает все ближе и ближе к центру шкива. Чем больше обороты двигателя - тем больше сжимается ведущий шкив и разжимается ведомый, тем самым меняя передаточное число от коленвала к заднему колесу.

## Ведущий центробежный и ведомый шкив

www.moto.com.ua



**Ведущий центробежный шкив**  
**1** - неподвижная щека шкива, жестко прикрученная к цапфе (хвостик) коленчатого вала **5** болтом **8** с шайбой **6**. Клиновидный ремень **2** размещен между щеками **1** и **3**. Щека **3** устроена так, что свободно перемещается на валу **5**. Перемещают ее ролики **4** которые упираются в упорную и неподвижную щеку **9**. Под воздействием центробежной силы, ролики **4** расходятся от центра вала **5**, тем самым сдвигая щеку **3** ближе к щеке **1** и выталкивая ремень **2** дальше от вала **5**.

## Ведомый шкив

От ведущего шкива он отличается тем, что у него нет роликов, вместо них пружина. В тот момент когда на ведущем шкиве щеки сближаются, выталкивая при этом ремень, на ведомом шкиве щеки (а именно двигается щека **5** по валу **7**, щека **6** установлена жестко и неподвижна) наоборот, расходятся, сжимая пружину **3**, и ремень опускается глубже, что опять таки видно на режимах работы двигателя выше на четырех рисунках. Благодаря пружине **3** клиновидный ремень всегда натянут, и натяжение его пропорционально увеличивается с увеличением оборотов. Это в свою очередь позволяет не проскальзывать ремню на более высоких оборотах, на которых нагрузка больше чем на более низких.

www.moto.com.ua

