

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр
Введение	3
I. ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ МОТОЦИКЛА ПМЗ-750	3
ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛА ПМЗ-750	8
II. УПРАВЛЕНИЕ МОТОЦИКЛОМ	10—19
А. Подготовка к поездке—10. Б. Пуск двигателя—11. В. Начало езды—14. Г. Переключение с низшей передачи на высшую—15. Д. Переключение с высшей передачи на низшую—17. Е. Торможение—18. Ж. Остановка—19.	
III. ТОПЛИВО	20
IV. СМАЗКА	21—30
А. Таблица смазки правой стороны—22. Б. Таблица смазки левой стороны—26. В. Смазка двигателя—28 Г. Неисправности смазки и способы их устранения—30.	
V. ДВИГАТЕЛЬ	32—41
А. Клапаны и их регулировка—34. Б. Разборка двигателя и чистка—36. В. Притирка клапанов—38. Г. Установка шестерен распределения—40. Д. Стуки в двигателе—41	
VI. СИСТЕМА ПОДВОДА ГОРЮЧЕГО	42—46
А. Карбюратор—42. Б. Регулировка карбюратора—44. В. Уход за карбюратором—46.	
VII. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ МОТОЦИКЛА	47—66
А. Динамомашинка—51. Б. Уход за динамомашинкой—52. В. Реле—54. Г. Неисправности мотоциклетной динамо, реле и проводки—55. Д. Амперметр—57. Е. Переключатель—57, Ж. Аккумулятор—58. З. Приборы зажигания—62. И. Приборы освещения и сигнализации—66.	
VIII. УХОД ЗА МОТОЦИКЛОМ	68—79
А. Уход за шинами—75. Б. Уход за коробкой скоростей—75. В. Регулировка сцепления—76. Г. Регулировка демпферов—79 .	
IX. ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ	81
X. ПРИЦЕП	85
Памятка мотоциклисту	86
Приложение	
Таблица мер	88

Отв. редактор *Н. В. Сумароков*
Вед. редактор *Н. Т. Столяров*

Техн. редактор *Э. Я. Файнберг*

Сдано в набор 14/VI 1938 г.

Подписано к печати 25/IX 1938 г.

Форм. бум. 70×108_{3/4}.

Печ. л. 2³/₄.

Уполном. Мособлгорлита Б-9220.
Заказ 694.

Изд. № 1012

Инд. К-01

Тираж 3 200 экз.

Б-я тип. Трансжелдориздата НКПС. Москва, Каланчевский туп., д. 3/б.

ВВЕДЕНИЕ

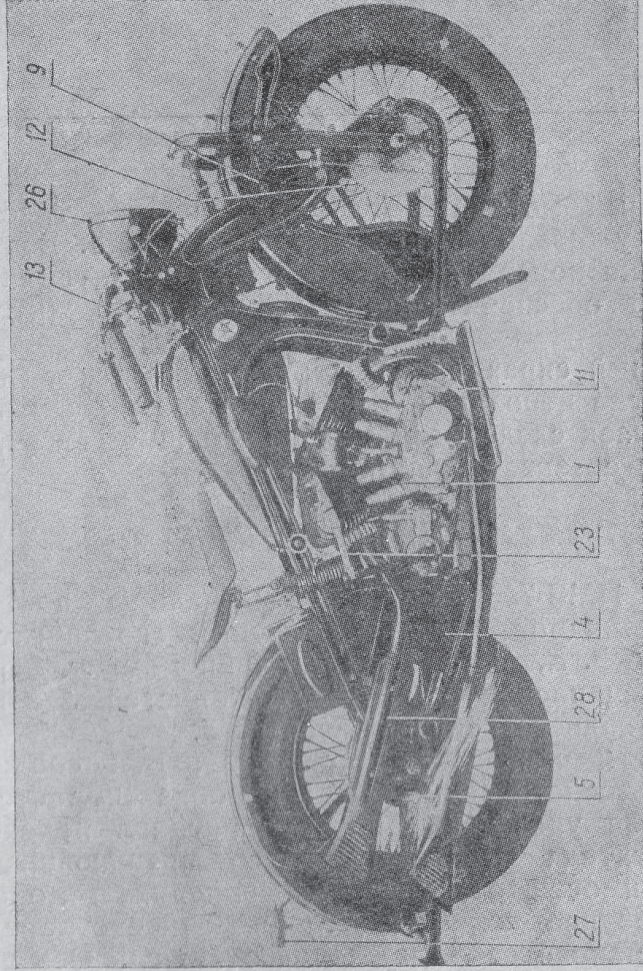
Современный мотоцикл—сложная машина, требующая умелого обслуживания и внимательного ухода. Без достаточного знания конструкции и правил эксплуатации мотоцикла нельзя обеспечить нормальную продолжительную его работу.

Выпускаемый справочник-инструкция поможет предотвратить многие неполадки и аварии, являющиеся в большинстве случаев следствием незнания машины и несоблюдения правил ее эксплуатации.

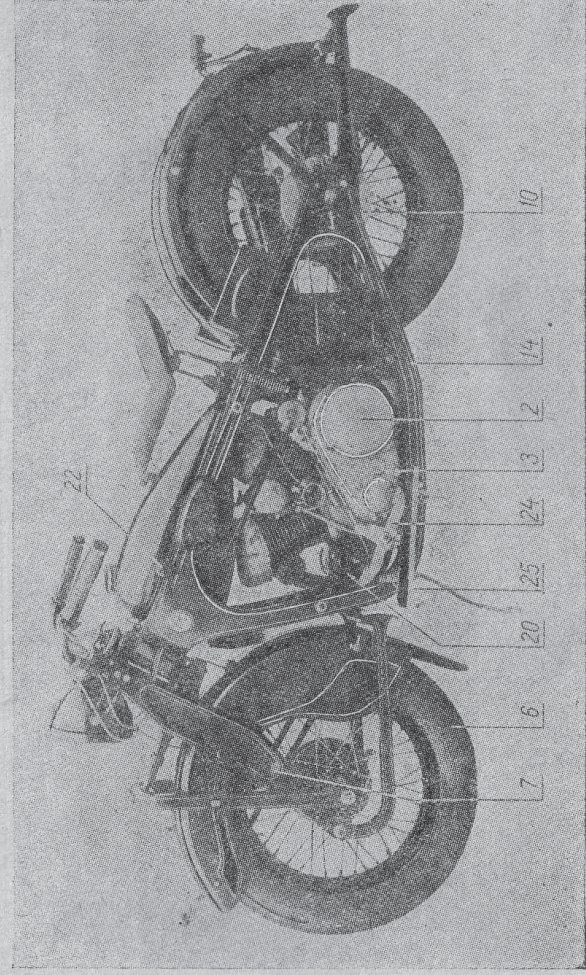
I. ОБЩЕЕ ОПИСАНИЕ МОТОЦИКЛА ПМЗ-750

Мотоцикл ПМЗ-750 (фиг. 1, 2, 3)—машина дорожного типа. Двухцилиндровый четырехтактный его двигатель 1, мощностью 15 л. с., развивает крутящий момент, передающийся через сцепление 2, коробку скоростей 3 и цепь 4 на звездочку заднего ведущего колеса 5.

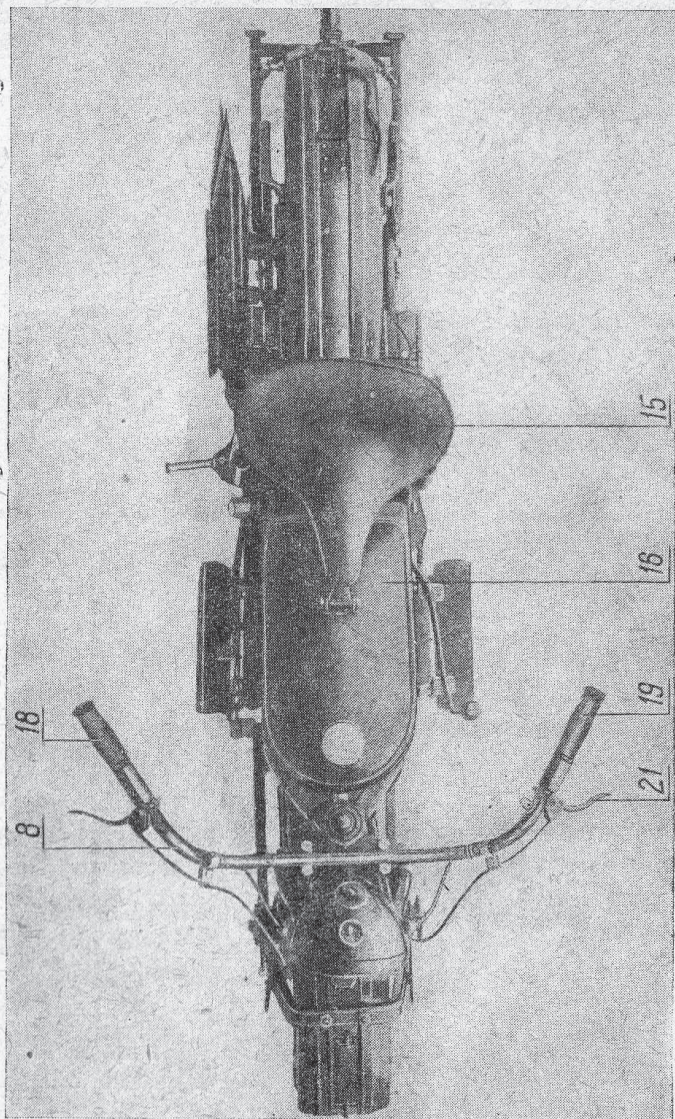
Сцепление 2 служит для выключения и соединения двигателя со всей трансмиссией, а коробка скоростей или передач 3—для увеличения или уменьшения передающегося от двигателя на заднее колесо вращающего усилия, в зависимости от скорости движения и дорожных условий. Переднее колесо 6, не связанное с передачей, служит для направления движения машины. Ось его закреплена в передней вилке 7, поворачиваемой при помощи руля 8 в разные стороны. Вилка снабжена рессорой 9 для смягчения толчков и ударов, передающихся на переднее колесо из-за неровностей дороги.



Фиг. 1. Вид мотоцикла с правой стороны



Фиг. 2. Вид мотоцикла с левой стороны



Фиг. 3. Вид мотоцикла сверху

Оба колеса мотоцикла снабжены тормозами. Задний тормоз 10 приводится в действие от ножной педали 11, передний тормоз 12—от рычага 13 на правой стороне руля. Рама мотоцикла 14—штампованная, из двух половин. На раме же помещено седло 15 для водителя и бак 16 для горючего. Некоторые части управления находятся на самом руле мотоцикла. Правая ручка руля 18 регулирует подачу газа, левая ручка 19 управляет опережением зажигания. На левой стороне руля находится рычаг 21 для ручного сцепления. Для переключения передачи или иначе—для переключения скорости служит ручной рычаг 22. Пуск двигателя в ход производится от кикстартера посредством резкого нажима на его педаль 23, находящуюся с правой стороны машины.

Для ножного включения и выключения сцепления служит педаль 24, расположенная с левой стороны машины, несколько выше подножки 25. Двигатель мотоцикла работает на бензине. Смесь паров бензина и воздуха, так называемая рабочая смесь, готовится в особом приборе—карбюраторе, из которого и поступает в цилиндры двигателя. Количество смеси регулируется правой ручкой 18 руля, открывающей и закрывающей посредством троса дроссельную заслонку карбюратора. Мотоцикл имеет небольшую электрическую установку, предназначенную для зажигания рабочей смеси в цилиндрах, для освещения и сигнализации.

Источником тока является динамомашинка 20 или аккумуляторная батарея. При больших скоростях движения питание всех электрических приборов производится динамомашинкой, которая одновременно и подзаряжает аккумулятор. При пуске в ход и на малых скоростях движения источником тока является аккумулятор, работающий в это время на разряд.

Для освещения служат передняя фара 26 и задний фонарь 27.

Отработанные газы выбрасываются из цилиндров через глушители 28, расположенные с правой стороны машины.

Мотоцикл может развивать скорость до 105 км в час. Мотоциклы выпускаются с прицепной коляской для одного пассажира и без коляски.

ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛА ПМЗ-750

Вилка передняя	Рессорная
Тип колес	Стальные, с тангентным расположением спиц
Рама	Штампованная
Тормоза	Колодочные, с накладками из феррадо
Управление тормозами	Ручной тормоз на правой стороне руля— для переднего колеса; ножная педаль с правой стороны— для заднего колеса.
Максимальная скорость	90—105 км в час
Рабочий вес машины	225 кг
Низшая точка (от земли)	115 мм
Расстояние между осями	1395 мм (в среднем положении)
Габариты:	
ширина по рулю	950 мм
ширина по подножкам	610 "
длина	2085 "
высота	1050 "

Прицепная коляска

Рама	Штампованная, сварная
Кабина	Железная, подвешена на двух продольных рессорах

Габариты:

ширина	1238 мм
длина	1870 "
Соединение с мотоциклом	Шаровое, в 3 точках

Двигатель

Тип двигателя	Четырехтактный
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндра	70 мм
Ход поршня	97 "
Литраж двигателя	746 см ³
Степень сжатия	5
Максимальное число оборотов в минуту	3600
Мощность	15 л. с.
Налоговая мощность	2,85 " "
Крепление двигателя к шасси	в 4 точках
Расположение клапанов	Нижнее, боковое, одно-стороннее
Расположение бензинового бака	Между фермами рамы
Подача горючего	Самотеком
Емкость бака	20 л
Карбюратор	МК-1 завода Ленкарз
Расход горючего	6 л на 100 км пробега машины без коляски
Система зажигания	Батарейная
Аккумулятор	6 вольт, 16 амперчасов.
Генератор	ГМН-87
Катушка зажигания	2-искровая КМН-97
Запальные свечи	Размер 18 мм; расположены под всасывающим клапаном

Система смазки	Циркуляционная
Объем масляного бака	2,25 л
Коробка передач	3-скоростная
Передача от двигателя к коробке передач	Шестеренчатая
Передача от коробки передач к колесу	Цепная $\frac{3}{8}'' \times \frac{5}{8}''$
Сцепление	Многодисковое, сухое
Общие передаточные числа:	
для одиночки	14:1; 7,3:1; 4,63:1
с коляской	16,71:1; 8,71:1; 5,53:1

II. УПРАВЛЕНИЕ МОТОЦИКЛОМ

А. ПОДГОТОВКА К ПОЕЗДКЕ

Перед каждой поездкой необходимо убедиться в полной исправности мотоцикла и его готовности к работе; для чего необходимо проверить:

1) достаточно ли бензина в бензобаке и масла для смазки двигателя в масляном баке; уровень бензина и его количество в литрах определяется по визирам внутри сетчатого фильтра;

2) давление в шинах;

3) состояние аккумулятора; степень зарядки аккумулятора можно определить по яркости света включенных ламп, по звуку сигнала или величине отклонения стрелки амперметра на передней фаре;

4) затяжку гаек во всех ответственных местах машины: а) у рессоры, б) седла, в) шарниров передней вилки, г) осей колес, д) на ведомой звездочке и е) на концах тросов рукоятки сцепления и переднего тормоза;

5) нет ли течи в бензобаке.

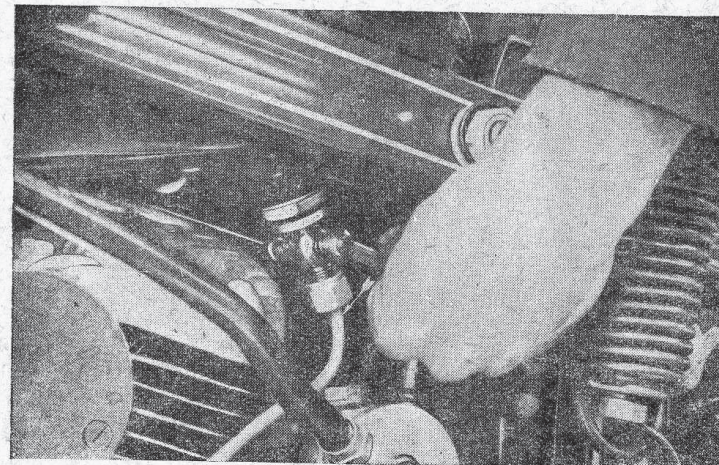
Б. ПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Для пуска двигателя нужно:

1) проверить, находится ли рычаг переключения скоростей в нейтральном положении;

2) открыть бензиновый краник, соединяющий бак с карбюратором (фиг. 4);

3) закрыть полностью воздушную заслонку карбюратора (фиг. 5);



Фиг. 4. Открытие бензокраника

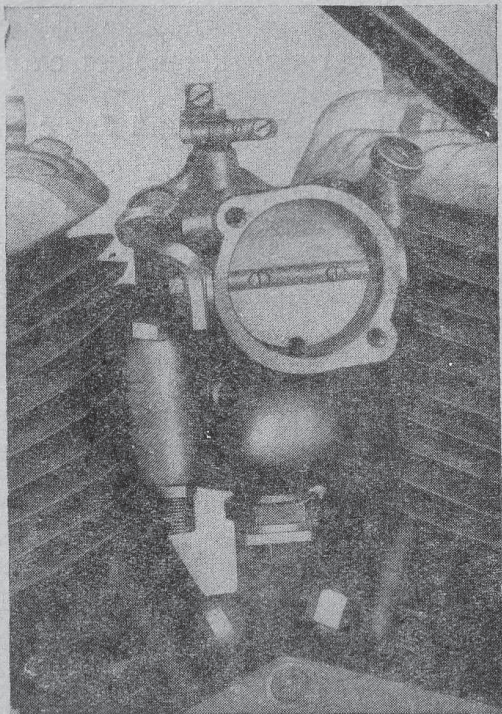
4) включить полностью сцепление, нажав на заднюю педаль ножного рычага (фиг. 6);

5) повернуть двигатель вхолостую с помощью кикстартера для подсоса бензина в цилиндры;

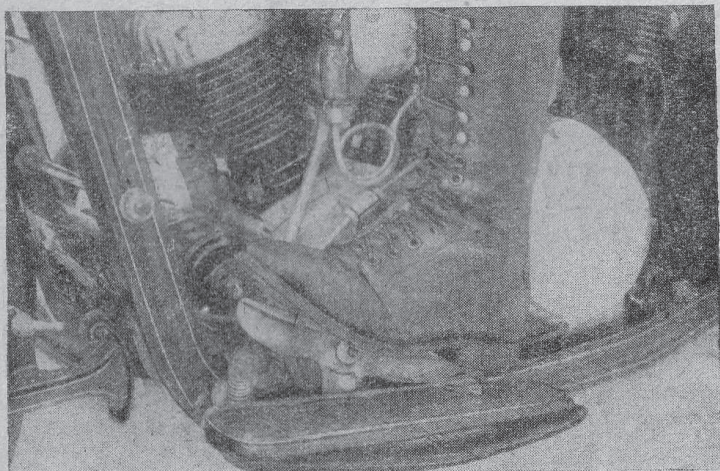
6) включить зажигание при помощи переключателя на фаре;

7) повернуть „на себя“ левую рукоятку зажигания на руле на $\frac{1}{3}$ хода;

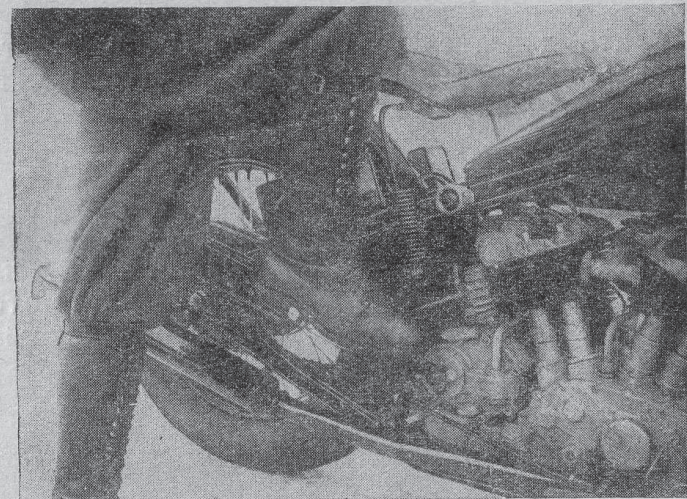
8) запустить двигатель резким нажимом на педаль кикстартера (фиг. 7);



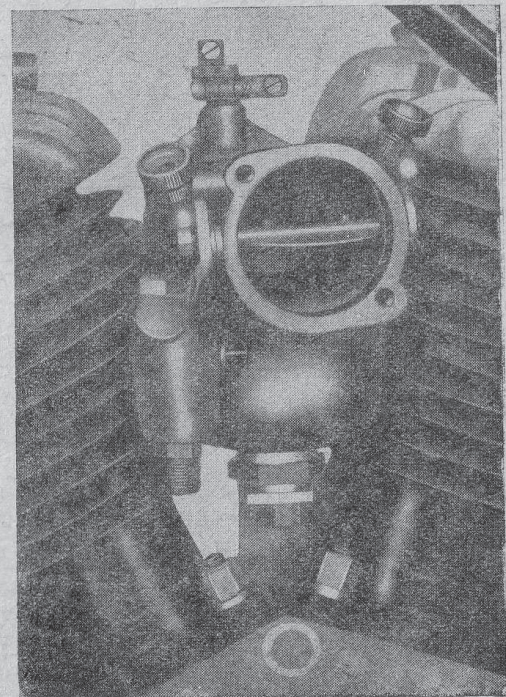
Фиг. 5. Положение рычага при закрытой воздушной заслонке (со снятым грибком)



Фиг. 6. Включение сцепления



Фиг. 7. Запуск двигателя

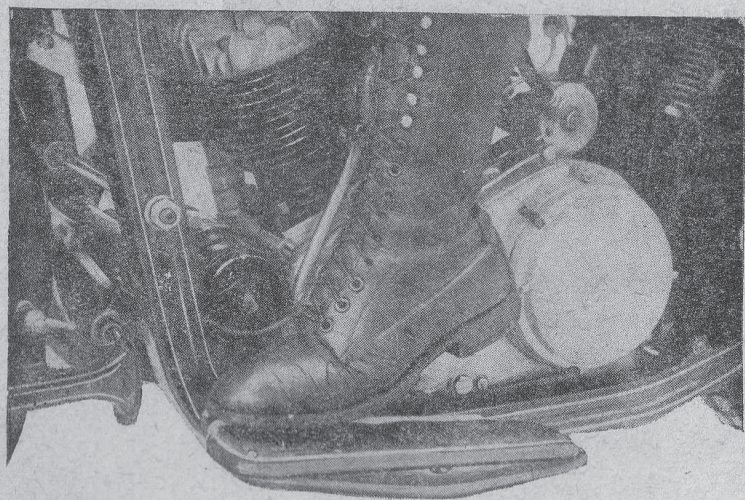


Фиг. 8. Положение рычага при полностью открытой воздушной заслонке (со снятым грибком)

9) дать двигателю в течение 1—2 минут прогреться, слегка приоткрыв дроссель карбюратора поворотом правой рукоятки „на себя“ и открывая постепенно воздушную заслонку (фиг. 8).

В. НАЧАЛО ЕЗДЫ

После того, как двигатель прогрелся и начал нормально работать, необходимо: 1) сесть на мотоцикл и, стоя правой ногой на дороге, левой ногой выключить сцепление ножной педалью (фиг. 9);

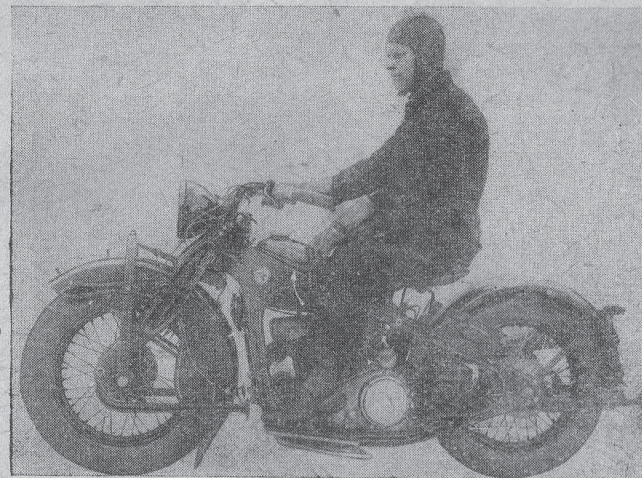


Фиг. 9. Выключение сцепления

2) левой рукой рычаг переключения перевести из нейтрального положения на первую скорость—в крайнее верхнее его положение (фиг. 10 и 11);

3) рукоятка зажигания—левая—должна быть поставлена на „опережение“, т. е. повернута влево („на себя“) приблизительно на $\frac{1}{3}$ хода;

4) прижать рычаг ручного сцепления (на руле) к рукоятке;



Фиг. 10. Включение первой скорости

5) нажать на ножную педаль сцепления;

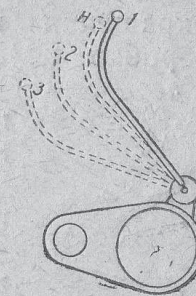
6) включить сцепление, плавно отпуская при этом рычаг сцепления на левой стороне руля;

7) поворачивая правую рукоятку „на себя“ и тем самым открывая дроссель карбюратора, прибавить газу, причем воздушная заслонка карбюратора должна быть открыта;

9) как только машина тронется с места, немедленно поставить ноги на подножки, в особенности левую, остерегаясь попадания ее под подножку у аккумулятора.

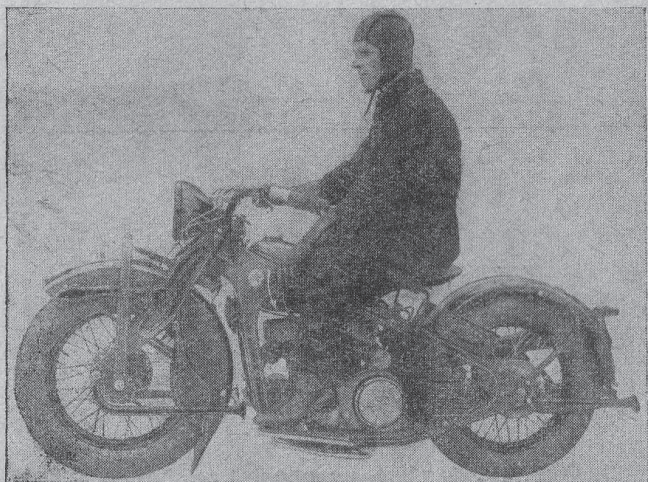
Г. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ С НИЗШЕЙ ПЕРЕДАЧИ НА ВЫСШУЮ

Надо дать мотоциклу некоторый разгон и лишь после этого переключить на вторую скорость, для чего необходимо:



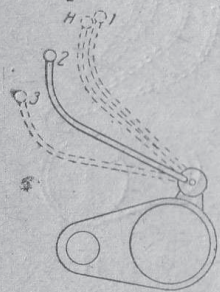
Фиг. 11.

1) выключить сцепление, нажимая левой ногой на ножную педаль, одновременно прикрыв дроссель для



Фиг. 12. Включение второй скорости

прекращения подачи смеси; иначе возможны поломки в коробке передач;



Фиг. 13.

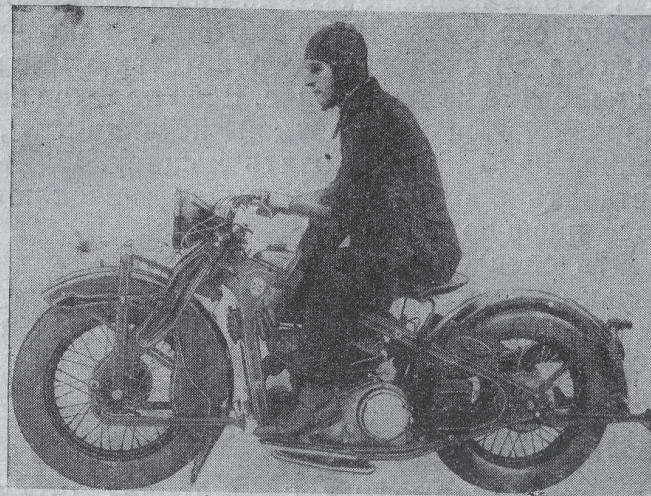
2) переставить левой рукой рычаг переключения—вперед по ходу мотоцикла—на вторую скорость (фиг. 12 и 13);

3) плавно включить сцепление, открывая постепенно дроссель для подачи смеси.

При скорости свыше 20 км в час можно включать третью—так называемую прямую—передачу описанным выше способом. Рычаг переключения переводится при этом в крайнее нижнее положение (фиг. 14 и 15).

Нельзя переключать на высшую передачу, пока мотоцикл еще не достиг скорости, соответствующей этой передаче. При недостаточности предварительного разгона

неизбежно „дергание“ мотоцикла. При выключении сцепления обязательно сбрасывать полностью газ; после включения сцепления газ прибавлять постепенно.

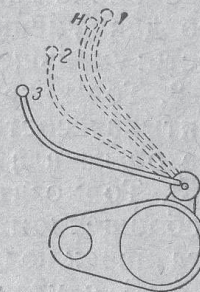


Фиг. 14. Включение третьей скорости

Если фиксатор рычага переключения установлен неверно (прошел фиксирующий вырез или соскочил после включения сцепления),—особенно на 2-й передаче,—следует немедленно вновь выключить сцепление ножной педалью, поставить рычаг на предыдущую скорость, вновь включить сцепление, дать мотоциклу дополнительный разгон и только после этого произвести переключение.

Д. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ С ВЫСШЕЙ ПЕРЕДАЧИ НА НИЗШУЮ

Переход с высшей передачи на низшую производится во всех случаях, когда необходимо уменьшить скорость движения, например: перед поворотом, подъемом, крутым спуском, въездом на плохую, скользкую или песчаную дорогу, а



Фиг. 15.

также при въезде и выезде из ворот и приближении к железнодорожным переездам, трамвайным остановкам, пешеходным переходам и т. д.

Для того, чтобы переключать на низшую скорость надо:

1. Выключив сцепление, дать мотоциклу потерять скорость, доведя ее до скорости, соответствующей включаемой низшей передаче на малом газе. Если переход на низшую передачу производится на короткой дистанции, то, выключив сцепление, надо притормозить машину.

2. Переставить левой рукой рычаг переключения на требующуюся низшую передачу.

3. Включить сцепление ножной pedalью.

4. Несколько увеличить газ.

Переход с высшей на низшую передачу без предварительного снижения скорости движения совершенно не допускается.

Е. ТОРМОЖЕНИЕ

1. Пользоваться тормозами следует как можно реже, так как частое торможение ведет к быстрому износу резины и тормозных колодок.

При торможении уменьшается устойчивость машины, особенно на плохой, грязной или песчаной дороге, вследствие чего происходит занос заднего колеса и появляется стремление машины к опрокидыванию. Необходимо помнить, что для уменьшения скорости имеются другие возможности: уменьшение газа и переключение на низшую передачу.

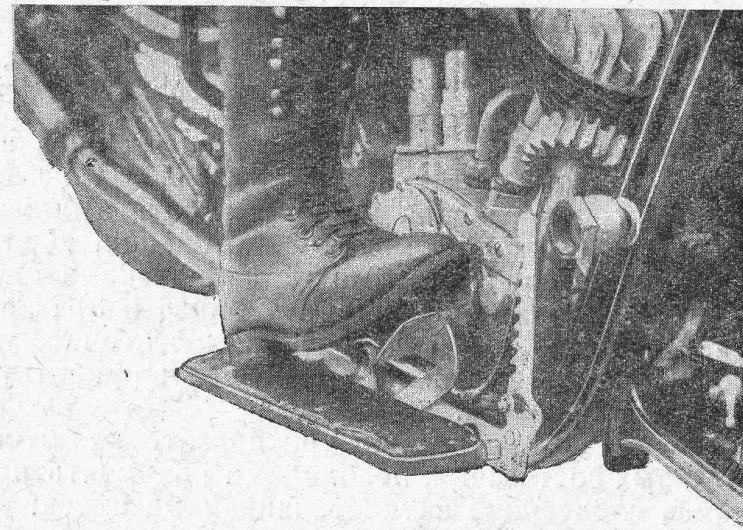
2. Торможение производить надо плавно и осторожно, учитывая состояние дороги, скорость движения и расстояние от начала торможения до места остановки.

3. Тормозить можно только при выключенном сцеплении и сброшенном газе или при нейтральном положении рычага переключения.

4. В случае необходимости торможения на коротком пути нужно пользоваться двумя тормозами: сначала задним тормозом, нажимая плавно на pedal, а затем передним, посредством рычага на правой стороне руля (фиг. 16. и 17).

Ж. ОСТАНОВКА

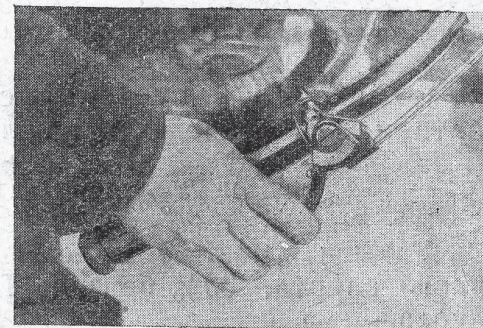
Для остановки мотоцикла нужно: выключить сцепление, сбросить газ, поставить рычаг переключения в нейтральное положение, притормозить в случае необходимости и—после



Фиг. 16. Торможения ножной pedalью

остановки—откинуть боковой упор, выключить зажигание и закрыть бензокраник.

Устанавливая мотоцикл в гараж, рекомендуется, дав мотору остынуть, смыть с машины струей воды дорожную пыль и грязь, после чего протереть сухой тряпкой.



Фиг. 17. Торможение ручным рычагом

III. ТОПЛИВО

Нормальным топливом для двигателя мотоцикла ПМЗ-750 является бензин II сорта. Следует применять только доброкачественное топливо.

Доброкачественность бензина определяется следующими внешними признаками: 1) чистый бензин прямой гонки не должен обладать резким запахом, 2) доброкачественный бензин не имеет мутного вида и темной окраски, 3) при длительном стоянии на дне сосуда не должны осаждаться механические примеси. Для более же точной оценки топлива необходимо руководствоваться ОСТ 413 Союзнефти.

Некоторые сорта топлива могут вызывать в цилиндрах двигателя явление так называемой детонации. Детонация характеризуется: 1) резкими металлическими стуками в цилиндре, 2) неполным сгоранием топлива и 3) падением мощности. Чтобы избежать детонации, достаточно уменьшить угол опережения зажигания, повернув рукоятку опережения (левую) от себя.

В особых случаях, например при подготовке мотоцикла для спортивных состязаний, необходимо применять в качестве топлива следующие антидетонационные смеси:

1. Бензино-бензольную смесь, состоящую из 70% бензина I сорта и 30% бензола или толуола,—

при степени сжатия $\epsilon = 6,5:1$.

2. Бензино-бензольную смесь, состоящую из 50% бензина I сорта и 50% бензола или толуола,—

при степени сжатия $\epsilon = 7:1$.

3. Тройную спирто-бензиновую смесь, состоящую из 40% винного спирта, 30% бензина I сорта и 30% бензола или толуола,—

при степени сжатия ϵ больше 7:1.

IV. СМАЗКА

Хорошая смазка—главное условие нормальной работы мотоцикла: удлиняет срок службы и повышает коэффициент полезного действия машины.

Небрежное отношение к смазке быстро выводит машину из строя, понижает коэффициент полезного действия, сводит к нулю все преимущества мотоцикла как удобного и эффективного вида легкового транспорта. Поэтому для смазки следует применять только высокие сорта смазочных масел. Хорошее масло должно удовлетворять следующим условиям: не содержать механических примесей, воды и быть свободным от кислот.

Механические примеси: дорожная пыль, грязь, металлические частицы—вызывают быстрый износ всех трущихся деталей машины; вода понижает смазочные свойства масла, кислоты же разъедающе действуют на металл.

Расход смазки, в свою очередь, зависит от ее качества. Лучшей смазкой для двигателя и передаточных механизмов является: для лета—автомасло ААС, для зимы—автомасло АВ (в чистом виде или в 50-процентной смеси с автолом 6 или 8).

Заменителями указанных видов смазки могут служить: летом—автол 18, а зимой—автол 10.

В качестве технических условий на приемку смазки можно пользоваться следующей таблицей:

Марка масла Физико-химические свойства	Автомасла		Автолы	
	ААС	АВ	10	18
Удельный вес при 15° Ц .	0,895—0,90	0,890—0,90	0,920	0,926
Температура вспышки по Бренкену	Не выше 250°	Не выше 225°	200°	215°

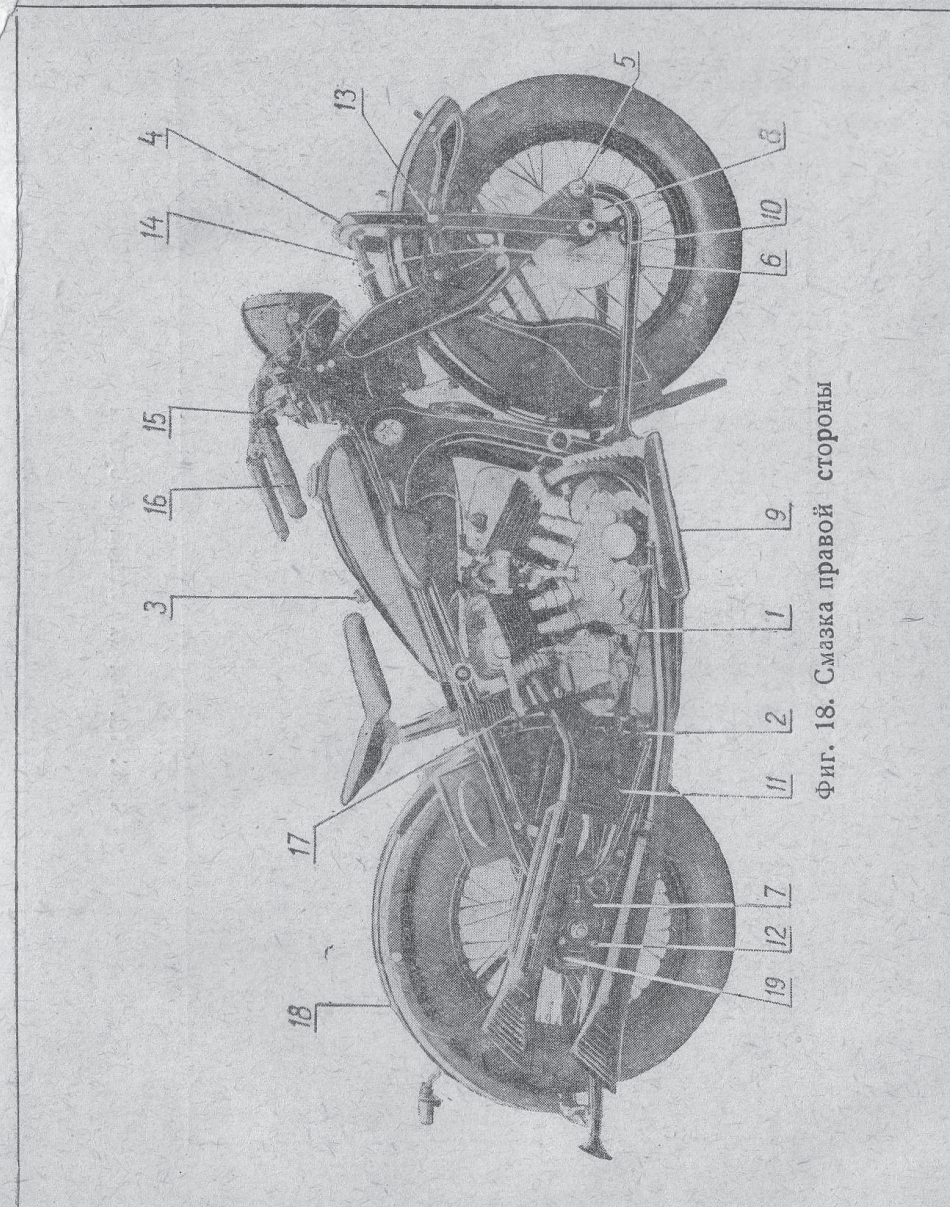
Продолжение

Марка масла Физико-хими- ческие свойства	Автомасла		Автолы	
	ААС	АВ	10	18
Вязкости по Энглеру			Не выше	Не выше
при 50° Ц	25	15	11	18
при 90° Ц	3,9—4,3	2,9—3,4	—	—
при 100° Ц	—	—	Не ниже 1,8	Не ниже 2,3
Температура застывания .	-10°	-15°	-5°	0°

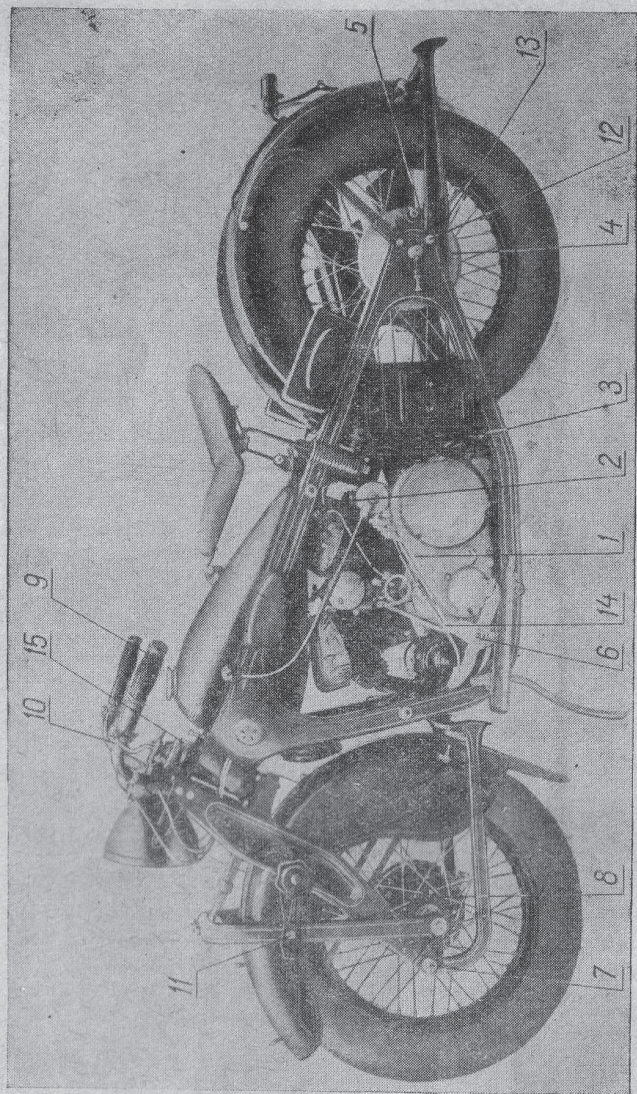
При циркуляции в двигателе масло подвергается: 1) окисляющему действию воздуха, вызывающему выделение смол и 2) разжижению топливом, что вызывает понижение вязкости (особенно зимой). Поэтому необходимо периодически заменять отработанное масло свежим, руководствуясь нижеприведенными таблицами смазки.

А. ТАБЛИЦА СМАЗКИ ПРАВОЙ СТОРОНЫ (фиг. 18)

№ по схеме	Название смазываемой части	Сорт масла	Инструкция смазки
1	Наливное отверстие бака двигателя	Автомасло: летом—ААС зимой—АВ	Заливка масла производится через каждые 750 км пробега зимой и через каждые 1000 км пробега летом. Заливку производить следующим образом: отвернуть сливную пробку и фильтр, спустить старое отработанное масло, завернуть пробки, залить в бак 0,5 л свежего



Фиг. 18. Смазка правой стороны



Фиг. 19. Смазка левой стороны

Продолжение

№ по схеме	Название смазываемой части	Сорт масла	Инструкция смазки
2	Промежуточный валик заднего тормоза	Полужидкая смесь тавота с маслом	профильрованного масла, дать двигателю поработать 5 мин., спустить масло из бака, залить бак снова свежим маслом. Уровень масла в баке после заливки не должен доходить на 5 мм до нижней кромки наливного отверстия. Фильтр при каждой смене масла тщательно промывать в керосине
3	Палец шарнира седла		
4	Палец рессоры передней вилки		
5	Подшипник серьги передней вилки		
6	Валик переднего тормоза		
7	Втулка заднего колеса		
8	Втулка диска переднего тормоза		
9	Ось педали заднего тормоза	Смесь автотла с животным маслом	Смазывать по мере надобности, чтобы шарнир работал свободно
10	Втулка рычага переднего тормоза		
11	Ведущая цепь	Автом	Пропитывать в горячей смеси примерно через каждые 1500 км пробега
12	Болт крепления задней подставки		

Продолжение

№ по схеме	Название смазываемой части	Сорт масла	Инструкция смазки
13	Сухарь и болт правого амортизатора передней вилки	Автол	Смазывать после каждых 750 км пробега
14	Рессора передней вилки	Полужидкий тавот	Смазывать 1 раз в год
15	Рулевой рычаг переднего тормоза и трос	Автол	Смазывать через каждые 750 км пробега
16	Правая рукоятка руля и трос	Автол	Смазывать по мере необходимости
17	Болт педали кикстартера	»	Смазывать по мере необходимости
18	Шарнир откидной части заднего щитка	»	Смазывать по мере необходимости
19	Подшипник зубчатки заднего колеса	Смесь автола с тавотом	Смазывать после каждых 750 км пробега

Б. ТАБЛИЦА СМАЗКИ ЛЕВОЙ СТОРОНЫ (фиг. 19)

№ по схеме	Название смазываемой части	Сорт масла	Инструкция смазки
1	Наливное отверстие трансмиссионной коробки	Автол	Наполнять свежим маслом через каждые 800 км пробега. Проверять уровень масла каждую пятidineвку, вывертывая контрольную пробку в нижней части коробки

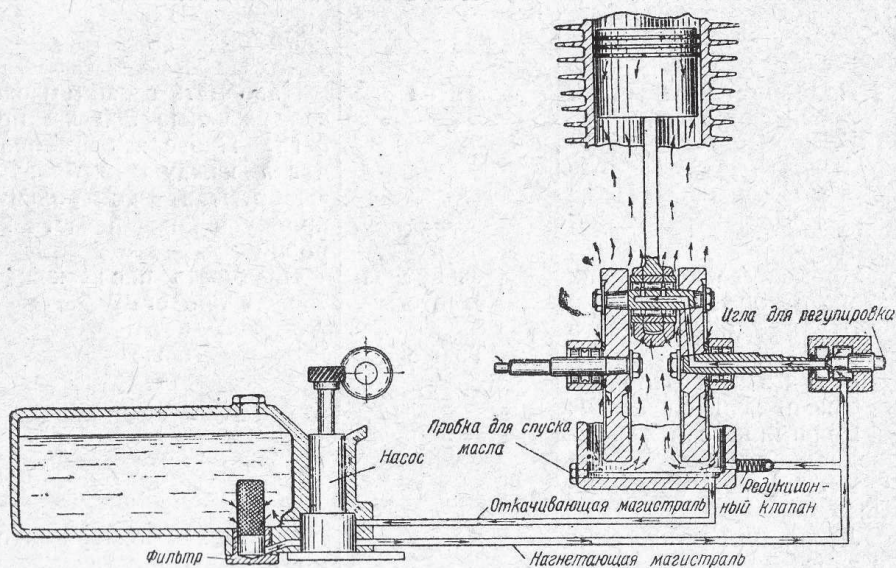
Продолжение

№ по схеме	Название смазываемой части	Сорт масла	Инструкция смазки
2	Наливное отверстие коробки скоростей	Автол	Наполнять свежим маслом через каждые 800 км пробега. Проверять уровень масла каждую пятidineвку, вывертывая контрольную пробку в нижней части коробки
3	Промежуточный валик заднего тормоза	Смесь автола с тавотом	Смазывать после каждых 750 км пробега
4	Втулка диска заднего тормоза	То же	То же
5	Валик заднего тормоза	»	»
6	Ось педали сцепления	»	»
7	Подшипник сережек передней вилки	»	»
8	Втулка переднего колеса	»	»
9	Левая рукоятка руля и трос	Автол	Смазывать по мере необходимости
10	Рычаг сцепления и трос	То же	Смазывать через каждые 750 км пробега
11	Сухарь и болт левого амортизатора передней вилки	»	Смазывать через каждые 750 км пробега
12	Болт крепления задней подставки	»	По мере необходимости
13	Соединение тяги заднего тормоза	»	То же
14	Соединение тяги сцепления	»	»
15	Подшипник рулевой головки	Тавот	Смазывать 1 раз в год

В. СМАЗКА ДВИГАТЕЛЯ

Смазка двигателя выполнена по циркуляционной системе с „сухим картером“ (фиг. 20). Эта система хорошо зарекомендовала себя на практике и применяется во многих конструкциях современных мотоциклов.

Из резервуара через сетчатый фильтр масло засасывается шестеренчатым насосом и нагнетается к головному



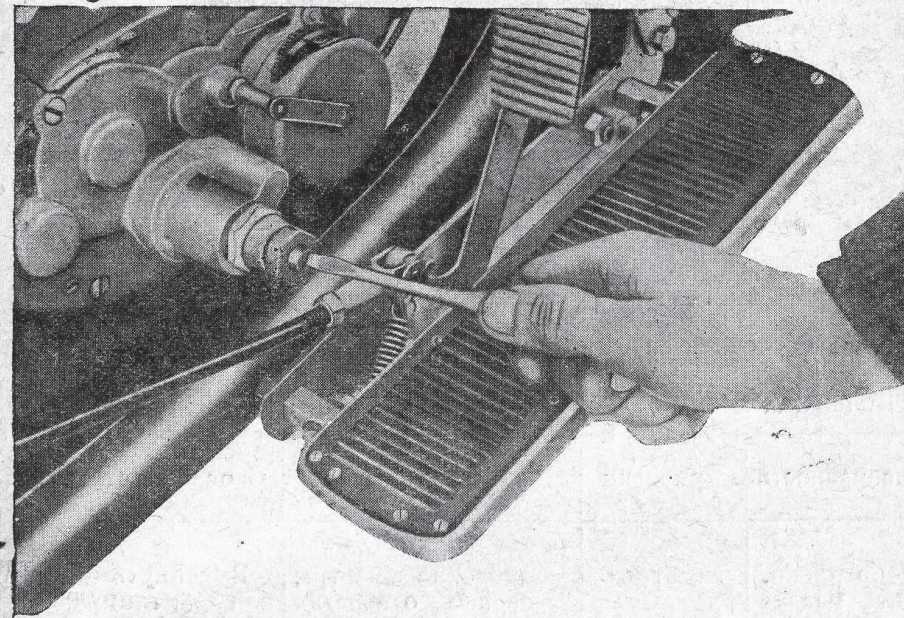
Фиг. 20. Схема смазки двигателя

подшипнику шатуна. Центробежная сила отбрасывает масло на стенки картера и цилиндров двигателя.

Смазав стенки и отняв тепло, масло стекает в поддон картера, откуда откачивается обратно вторым шестеренчатым насосом в масляный бак. Смазка работает вполне автоматически, не требуя от водителя особого внимания. Уход за смазкой заключается в регулярной смене масла в резервуаре и чистке фильтра. Синеватый, еле заметный

дымок из глушителя является признаком нормальной смазки (при исправных поршневых кольцах).

Подача масла в двигатель регулируется поворотом иглы (фиг. 21). Игла должна быть отвернута в зимнее время на $1/4$ — $1/3$ оборота (считая от полного закрытия), а в жаркое время и при езде с прицепом на $1/3$ — $1/2$ оборота.



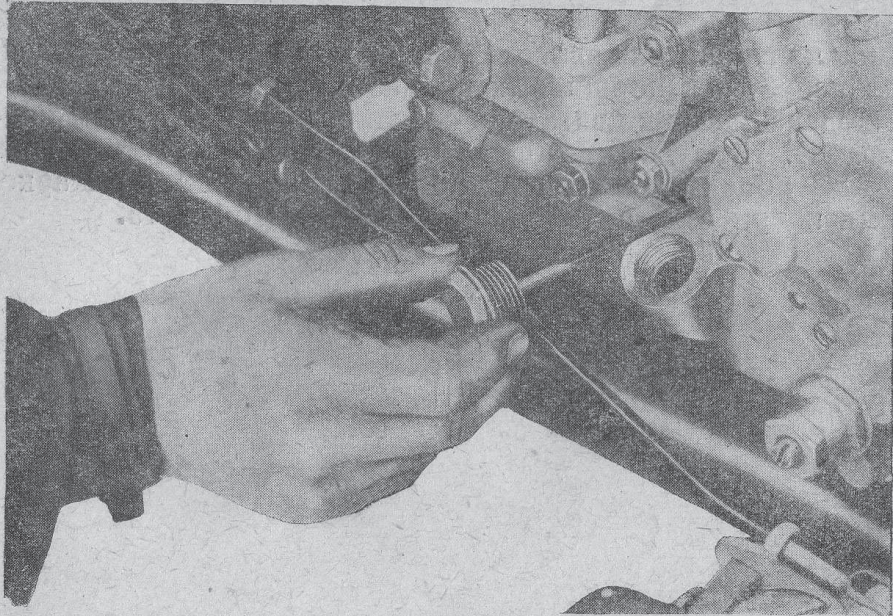
Фиг. 21. Регулирующий винт маслопровода

Проверяйте уровень масла в баке по указателю через каждые 200 км пути

Доливайте масло, если уровень окажется ниже $1/3$ длины указателя,

Наливайте масло только через воронку с мелкой сеткой.

Фильтр при каждой смене масла надо тщательно промывать в керосине.



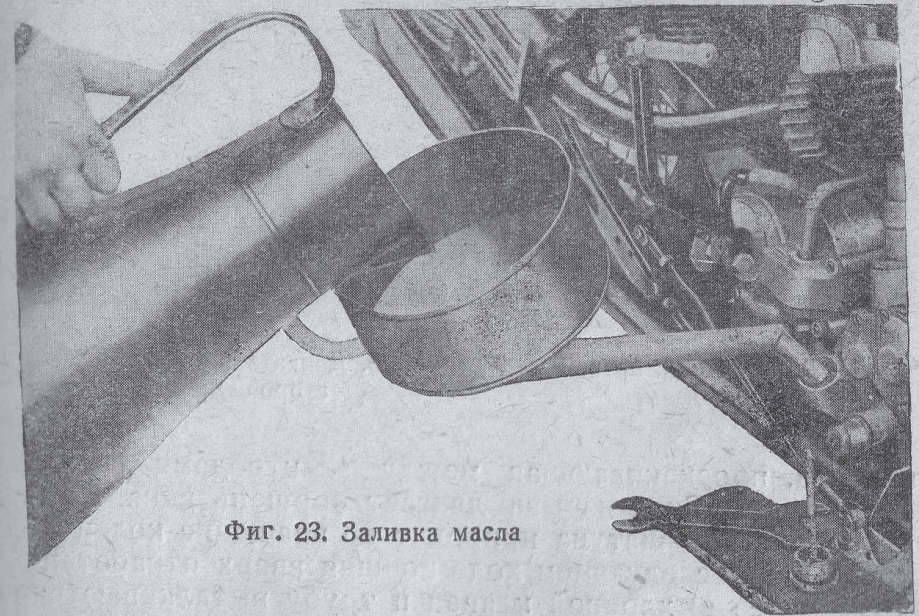
Фиг. 22. Горловина наливного отверстия для масла в картере двигателя

Г. НЕИСПРАВНОСТИ СМАЗКИ И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Неисправности	Признаки	Причины	Способы устранения
Неправильн. работа масляной системы	Перегрев двигателя	Засорение фильтра; засорение отверстия регулирующей иглы	Вывернуть фильтр или регулирующую иглу и промыть керосином
		Засорение маслопроводных каналов в картере или в коленчатом валу двигателя Сильный общий износ двигателя, в частности износ масляного насоса	Разобрать двигатель, прочистить проволокой каналы, тщательно промыть напором бензиновой или керосиновой струи из шприца. Заменить сильно изношенные части

Неисправности	Признаки	Причины	Продолжение
			Способы устранения
Чрезмерный расход масла	Двигатель сильно дышит	Слишком большое открытие регулирующей иглы	Уменьшить подачу масла
		Поломка, пригорание, недостаточная упругость или чрезмерный износ поршневых колец	Заменить сломанные или изношенные поршневые кольца
		Недостаточная вязкость масла	Применять только лучшие рекомендованные выше сорта масла
		Общая изношенность двигателя	Произвести капитальный ремонт двигателя

Нормально работающий двигатель расходует от 250 до 300 г масла на каждые 100 км пути.



Фиг. 23. Заливка масла