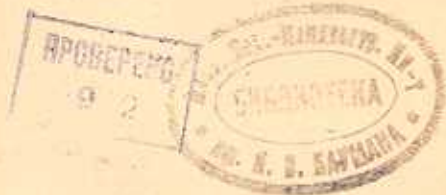


КРАТКОЕ РУКОВОДСТВО
ПО АВТОМОБИЛЮ
ДОДЖ

МОДЕЛЕЙ WC-51 и WC-52, $\frac{3}{4}$ т (4×4)

379 463



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ОБОРОНЫ
МОСКВА — 1944

*Краткое руководство
составил инженер-капитан ЗАЛТАЕВ М. В.
Под общей редакцией
инженер-капитана ХАЛЬФАНА Ю. А.*

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Автомобиль Додж WC-51 предназначается для перевозки грузов и буксировки артиллерии. Грузоподъемность его $\frac{3}{4}$ т. Общий вид автомобиля (модель WC-52, с лебедкой) дан на рис. 1.

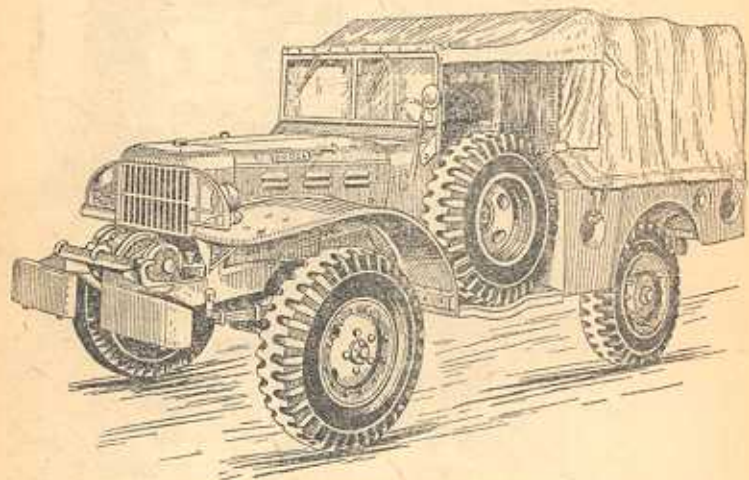


Рис. 1. Общий вид автомобиля Додж (модель WC-52)

ДВИГАТЕЛЬ

На автомобиле установлен бензиновый шестицилиндровый двигатель с нижним расположением клапанов. С правой стороны двигателя крепятся топливный насос, карбюратор

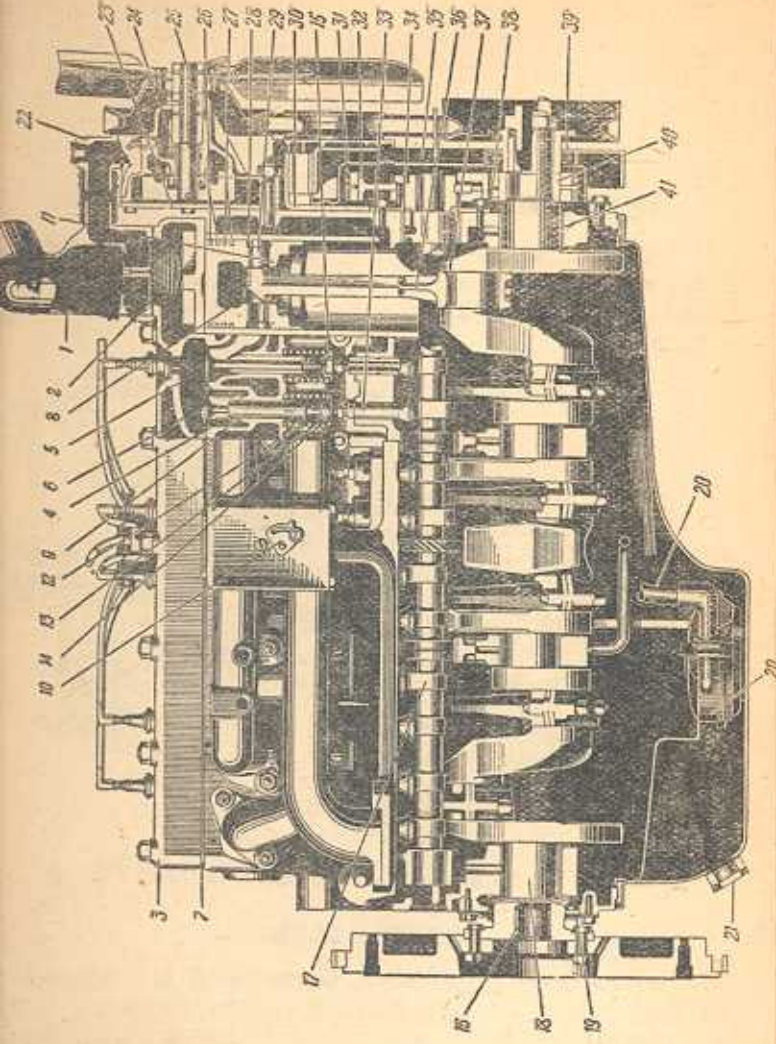


Рис. 2. Продольный разрез двигателя.

1—выпускной патрубок (подляной) головки блока; 2—термометр; 3—голова блока цилиндров; 4—следное кольцо выхлопного клапана; 5—вкладыш выхлопного клапана; 6—выхлопной клапан; 7—прокладка головки блока; 8—штулка оловяной шатуна; 9—направляющая ось клапана; 10—тепловыделяющая клапанная полость; 11—поршень; 12—пружина клапана; 13—опорная пружина клапана; 14—регулирующая шайба пружины клапана; 15—сухарь опорной шайбы пружины клапана; 16—направляющая ось клапана; 17—выпускной клапан; 18—направляющая ось клапана; 19—опорная пружина клапана; 20—поддон; 21—штука пробки; 22—перепускной патрубок поддонного насоса; 23—пластина

корпуса поддонного насоса; 24—задняя штулка вала поддонного насоса; 25—передняя штулка вала поддонного насоса; 26—компенсирующие кольца; 27—масляные кольца; 28—статорное кольцо в подшипнике поршня; 29—орбитальная шайба; 30—опорная шайба блока; 31—распределительный вал; 32—зубчатая распределительная шестерня; 33—толкатель; 34—штука толкателя распределительного вала; 35—крышка распределительного механизма; 36—шатуны; 37—толкательный механизм; 38—шатуны; 39—опорная шайба шатуна; 40—опорная шайба шатуна; 41—толкательный механизм

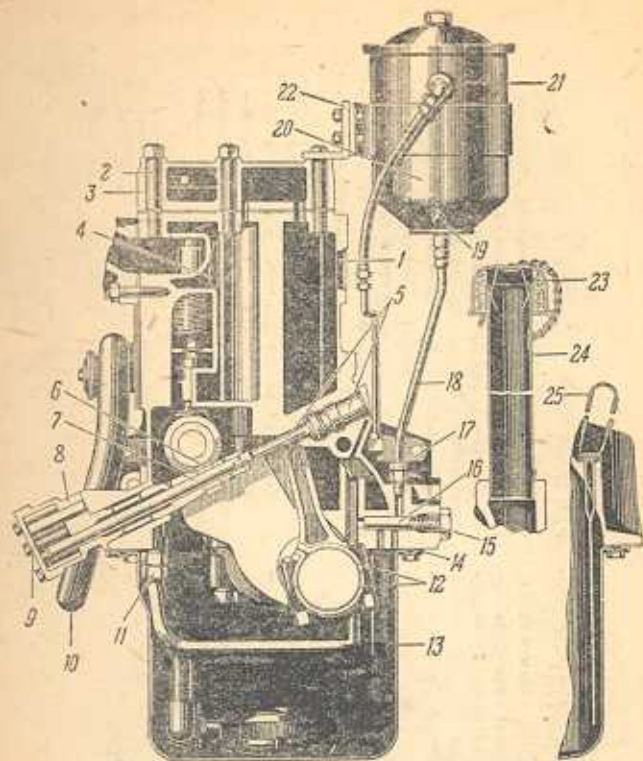


Рис. 3. Поперечный разрез двигателя:

1—заглушка отверстия рубашки охлаждения; 2—шпилька крепления головки блока; 3—головка блока цилиндров; 4—труба подвода охлаждающей воды к седам выпускных клапанов; 5—вал привода прерывателя-распределителя; 6—шестерня привода масляного насоса и прерывателя-распределителя; 7—вал привода масляного насоса; 8—корпус масляного насоса; 9—крышка корпуса масляного насоса; 10—труба вентиляции картера; 11—штуцер сигнального трубопровода от масляного насоса; 12—аккумулятор подпитки нижней головки шатуна; 13—нагнетательный трубопровод масляного насоса; 14—прокладка; 15—пружина редукционного клапана; 16—редукционный клапан системы смазки; 17—штуцер отводящего шланга маслоочистителя; 18—отводящий шланг; 19—сливная пробка маслоочистителя; 20—маслоочиститель; 21—штуцер впускного шланга маслоочистителя; 22—крючки крепления маслоочистителя; 23—крышка сапуна с фильтрующей набивкой; 24—патрубок для заливки масла; 25—масломерный шуп

ратор, всасывающий и выхлопной коллекторы. Стартер, генератор, прерыватель-распределитель, масляный фильтр и масляная горловина установлены с левой стороны двигателя. Водяной насос и вентилятор крепятся спереди. Номер двигателя выбит на левой стороне блока, против первого цилиндра. У двигателя, имеющего поршни с U-образным разрезом, перед номером двигателя ставится буква S. Продольный и поперечный разрезы двигателя изображены на рис. 2 и 3.

На двигатель устанавливаются взаимозаменяемые поршни двух типов, изготовленные из алюминия.

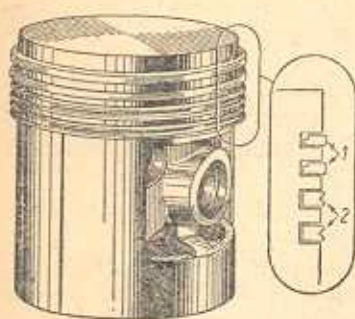


Рис. 4. Поршень со стальной усиливающей планкой:

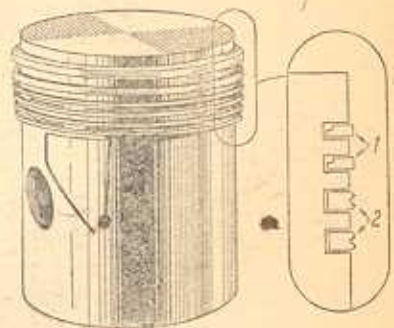


Рис. 5. Поршень с U-образным разрезом:

1—компрессионные кольца; 2—маслоотъемные кольца

В поршне одного типа имеется стальная усиливающая планка, установленная в алюминиевой бобышке для поршневого пальца (отлитая заодно с бобышкой). Разрез в боковой стенке вертикальный (рис. 4).

В поршне другого типа усиливающей планки нет, и разрез в боковой стенке U-образный (рис. 5). На один и тот

двигатель могут устанавливаться поршни различного па.

Поршневых колец четыре: два компрессионных и два сальниковых.

Поршневые пальцы—плавающего типа; от осевого смещения пальцы удерживаются замковыми кольцами, установленными в канавках бобышек поршней.

Нижние головки шатунов несимметричны относительно вертикальной оси. Шатуны устанавливаются так, чтобы выступающие части нижних головок шатунов первого и второго цилиндров были направлены одна против другой; соответственно образом должны быть установлены шатуны и остальных цилиндров.

Коленчатый вал опирается на четыре коренных подшипника.

Нижние головки шатунов и коренные подшипники коленчатого вала имеют сменные тонкостенные стальные вкладыши с баббитовой заливкой. Подшипники прокладок имеют и не регулируются.

При смене вкладышей не требуется производить расточки и призабривание баббита.

Распределительный вал расположен с правой стороны; приводится во вращение цепью от зубчатки на конце коленчатого вала и вращается в четырёх подшипниках, снабжённых сменными втулками. Для лучшего наполнения цилиндров рабочей смесью всасывающие клапаны имеют больший диаметр, чем выпускные. Поверхность тарелки всасывающих клапанов плоская, выпускных — выпуклая. Для выпускных клапанов стальные, термически обработанные, запрессованы в блок. Толкатели имеют винты для регулировки зазора между толкателем и клапаном; контр-ек нет; конусная резьба и прорезы на конце винтов предохраняют их от отвёртывания.

Система смазки. Смазка двигателя комбинированная. Шестерёнчатый насос подаёт масло ко всем подшипникам двигателя. Стенки цилиндров, поршни, поршневые пальцы

в толкатели смазываются маслом, разбрызгиваемым из нижних головок шатунов.

Масляный насос приводится во вращение шестерёнчатой передачей от распределительного вала, расположенной на его средней части. Вал привода масляного насоса установлен в картере двигателя наклонно; верхним концом он соединён с валом прерывателя-распределителя.

Для подачи в насос наиболее чистого масла приёмная трубка насоса соединена с поплавковым маслоприёмником, плавающим на поверхности масла в картере и снабжённым сетчатым фильтром. Для более тонкой очистки масло проходит через внешний фильтр с параллельным отбором, имеющим сменный фильтрующий патрон. Если фильтр засоряется, то циркуляция масла не прекращается, но масло при этом минует фильтр и не очищается.

Газы из картера отсасываются через вентиляционную трубку, установленную позади двигателя. Вентиляционная трубка и сапун снабжены сетчатыми воздушными фильтрами, препятствующими попаданию внутрь картера пыли или грязи.

Система охлаждения. Циркуляция воды производится центробежным насосом, установленным на одном валу с шестилопастным вентилятором. Передача — клиновидный ремень, охватывающий шкивы вентилятора, генератора и коленчатого вала.

В системе охлаждения установлена водораспределительная труба (рис. 6), направляющая воду в пространство вокруг седел выпускных клапанов, которые являются наиболее нагретыми точками двигателя.

Для ускорения прогрева двигателя и для поддержания в системе охлаждения температуры воды в необходимых пределах в выходном патрубке блока установлен термостат. Клапан термостата начинает открываться только тогда, когда температура охлаждающей воды достигнет 157—162° F (69,4—72,2° C); при более низкой температуре вода проходит через перепускной канал и шланг, минуя ради-

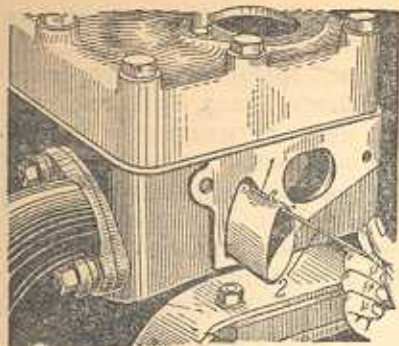


Рис. 6. Водораспределительная труба системы охлаждения:
1—труба; 2 — проволоочный крючок для удаления трубы

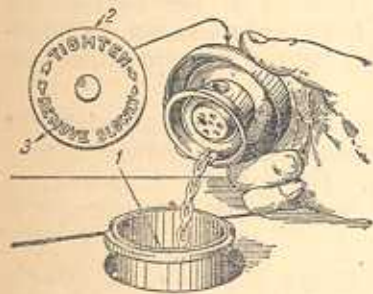


Рис. 7. Пробка горловины радиатора:

1—прокладка; 2—стрелка, по которой нужно поворачивать пробку при ее закрывании; 3—стрелка, по которой нужно поворачивать пробку при ее открывании

ции и сообщающий в этих случаях систему охлаждения с атмосферой. Чтобы завернуть пробку радиатора, её следует поворачивать вправо по стрелке с надписью «Tighten» (за-

атор. Полностью клапан термостата открывается при нагреве воды до 183—187°F (83,9—86,2°C).

Для уменьшения потери жидкости из системы охлаждения (что особенно важно при применении антифриза) пробка радиатора заворачивается плотно; кроме того, в пробке имеется комбинированный паровоздушный клапан, открывающийся при избыточном давлении (1½—2½ фунта на квадратный дюйм или 0,11—0,18 ат). Когда клапан открывается, пар из системы охлаждения начинает выходить по контрольной трубке, присоединённой к горловине пробки.

При остывании двигателя и конденсации водяных паров в системе охлаждения возможно образование разрежения и повреждение (сплющивание) трубок радиатора. Это предотвращается тем, что внутри парового клапана имеется воздушный клапан, открывающийся при разреже-

тягивай) (рис. 7); чтобы отвернуть её, следует медленно поворачивать влево по стрелке с надписью «Remove slowly» (медленно вынимай) до упора; при этом избыточное давление в системе охлаждения будет снижаться. Пробку следует удерживать в этом положении до тех пор, пока давление в системе не уравнивается с наружным давлением, чтобы избежать ожогов брызгами горячей воды и паром. Затем повернуть пробку ещё дальше влево, преодолев при этом некоторое сопротивление, после чего пробка может быть вынута. Под пробку укладывается прокладка.

В системе охлаждения имеется два спускных краника: один в нижней части радиатора, другой на рубашке охлаждения, с левой стороны двигателя.

Система питания. На двигателе установлен карбюратор Zenit серии 29 с «падающим потоком». Работа его на различных режимах происходит следующим образом (рис. 8).

При работе на холостом ходу дроссельная заслонка почти закрыта. Наибольшее разрежение создаётся около выходного отверстия 16 канала холостого хода. Топливо из поплавковой камеры через главный жиклер 12 перетекает в колодец 9. Из этого колодца горючее засасывается в жиклер 18 холостого хода. В канале холостого хода горючее смешивается с воздухом, поступающим из воздушного канала G холостого хода через постоянное отверстие F, и с воздухом, пропускаемым регулировочным винтом 19 холостого хода. Горючая смесь через отверстие 16 поступает в основной воздушный поток. Постоянное отверстие F предотвращает засасывания горючего во впускной коллектор по принципу сифона при условии полного завинчивания винта 19.

При увеличении открытия дроссельной заслонки разрежение около отверстия холостого хода уменьшается, но в двойном диффузоре 15 создаётся разрежение, достаточное для того, чтобы засасывать горючее из колодца 9 через распыливающую трубку 13. Воздух из поплавковой камеры, в которую он поступает от воздушной трубки 14

проходит к внешней стороне колодца через вентиляционное отверстие колодца 17.

Постоянство состава рабочей смеси, приготовляемой карбюратором, поддерживается «пневматическим торможением» топлива. При этом влияние сопротивления воздухоочистителя на состав смеси компенсируется сообщением

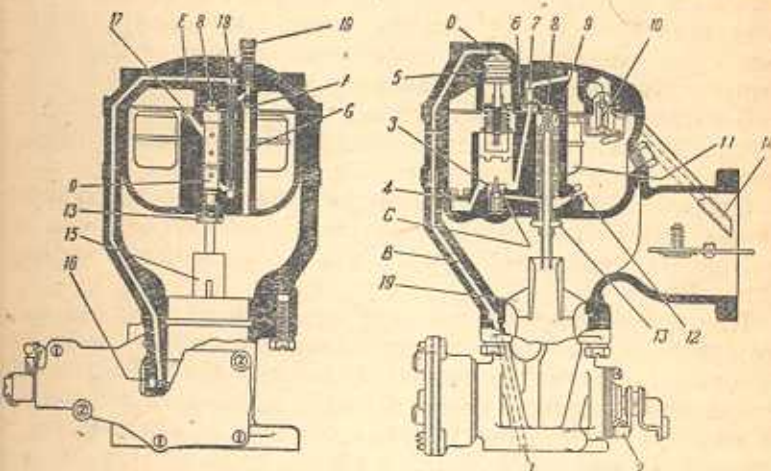


Рис. 8. Карбюратор Zenith, серия 23.

1—корпус дросселя и регулятора; 2—упорный винт дросселя; 3—клапан экономайзера; 4—клапан насоса-ускорителя; 5—поршень привода экономайзера; 6—выпускной клапан насоса-ускорителя; 7—клапан воздушного канала; 8—шпатель-узел игель; 9—колодец; 10—игольчатый клапан поплавковой камеры; 11—поплавок; 12—главный жиклер; 13—ресмиализующая трубка; 14—воздушная трубка; 15—двойной диффузор; 16—выходное отверстие канала холодного хода; 17—вентиляционное отверстие колодца; 18—жиклер холодного хода; 19—регулируемый винт холодного хода; 20—отверстие вакуумканала; В—вакуумканал; С—жиклер экономайзера; D—цилиндр экономайзера; E—канал холодного хода; F—постоянное отверстие; G—воздушный канал холодного хода

поплаковой камеры с воздушным патрубком карбюратора (перед воздухоочистителем) с помощью упомянутой трубки 14.

Калиброванное отверстие главного жиклера рассчитано на образование обеднённой смеси, и главный жиклер

таким образом одновременно является экономжиклером. Для обеспечения двигателю возможности развивать максимальную мощность на режимах полного открытия дросселя или близких к этому положений в карбюраторе предусмотрена система экономайзера.

Работа системы экономайзера происходит так: разрежение из всасывающего коллектора передаётся через отверстие А и канал В в цилиндр D привода экономайзера. Если дроссельная заслонка открыта частично, поршень привода экономайзера 5 и связанный с ним нижний поршень удерживаются в верхнем положении, и клапан 3 экономайзера закрыт. Когда дроссельная заслонка открыта полностью или когда увеличивается нагрузка двигателя и вакуум во всасывающем коллекторе уменьшается до определенной величины, поршень привода экономайзера 5 и нижний поршень под действием пружины опускаются вниз и открывают клапан 3 экономайзера. Благодаря этому через экономайзер С будет протекать горючее — дополнительно к горючему, протекающему через главный жиклер, и рабочая смесь будет обогащаться. Когда положение дроссельной заслонки вновь изменяется или меняется нагрузка двигателя и увеличивается разрежение во всасывающем коллекторе, поршень привода экономайзера поднимается, клапан экономайзера закрывается, и смесь снова обедняется.

Приёмистость двигателя при резком нажатии на педаль акселератора обеспечивает система ускорительного жиклера, питание которого осуществляется упомянутой системой экономайзера, играющей также роль насоса-ускорителя.

Система жиклера-ускорителя действует следующим образом.

Быстрое открытие дроссельной заслонки вызывает резкое падение разрежения во всасывающем коллекторе. Благодаря этому поршень насоса-ускорителя под действием пружины опустится вниз. При движении вниз поршень давлением топлива закроет обратный клапан 4 цилиндра

насоса-ускорителя, открывает выпускной клапан *б* этого насоса, закрывает клапан *7* воздушного канала и выбрасывает горючее, находящееся в насосе, через жиклер-ускоритель *8* в распыливающую трубку *13*. Как только заканчивается нагнетательный ход насоса, диск клапана воздушного канала падает вниз, открывая клапан *7* воздушного канала и выпускной клапан *б* насоса. Обратный клапан *4* насоса-ускорителя также откроется (под действием силы тяжести), и горючее или начнет перетекать к жиклеру мощности или будет заполнять цилиндр насоса-ускорителя (при ходе плунжера вверх).

Через клапан *7* воздушного канала поступает воздух из поплавковой камеры к жиклеру-ускорителю; этот приток воздуха предотвращает засасывающее действие систем жиклера-ускорителя и жиклера мощности, как только прекращается движение плунжера насоса-ускорителя вниз.

Воздушная заслонка карбюратора укреплена на оси эксцентрично и снабжена автоматическим клапаном, предотвращающим чрезмерное обогащение смеси при длительном пользовании подсосом.

Двукратное распыливание (два concentрически расположенных диффузора) обеспечивает улучшенное смешивание.

Concentрическое расположение поплавковой и смесительной камер (с двойным поплавком) обеспечивает постоянство уровня топлива в распылительной трубке главного жиклера при наклонах автомобиля в движении.

Дроссельная заслонка карбюратора укреплена на своей оси эксцентрично и является одновременно заслонкой «скоростного» регулятора максимального числа оборотов двигателя. Механизм регулятора, состоящий из пружин и втулки свободного хода, расположен в корпусе, примыкающем к корпусу карбюратора.

На воздушном патрубке карбюратора установлен воздушный фильтр с масляной ванной и сетчатым фильтрующим элементом (рис. 9).

Топливный бак подвешен в задней части рамы автомобиля. Для предохранения от расплескивания топлива и уменьшения потерь на испарении пробка топливного бака

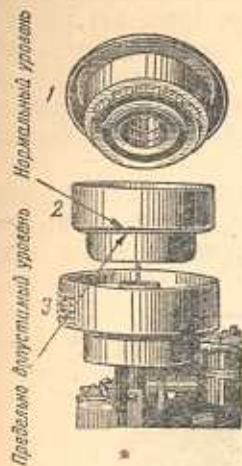


Рис. 9. Воздушный фильтр карбюратора: 1—сетчатый фильтрующий цилиндр; 2—масляный резервуар; 3—корпус

выполнена герметичной и снабжена комбинированным вакуумно-редукционным клапаном (рис. 10).

Один из клапанов (редукционный) открывается при избыточном давлении (0,11—0,18 ат). Другой клапан (вакуумный) открывается при недостаточном разрежении в

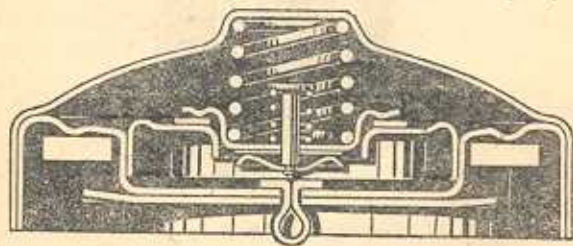


Рис. 10. Крышка топливного бака (в разрезе)

баке и сообщает его внутреннее пространство с атмосферой.

На пути из бака к насосу топливо проходит через фильтр-отстойник, установленный на переднем щитке под капотом, со стороны двигателя (рис. 11). Для промывки фильтра необходимо сначала смыть грязь с наружной части пластинчатого фильтра, а затем промыть поверхность пластин, ослабив слегка затяжку гайки и раздвинув пластины. Не следует разбирать пластинчатый фильтр на отдельные части.

Топливо из бака в карбюратор перекачивается топливным насосом диафрагменного типа. Насос приводится в действие от эксцентрика на распределительном валу

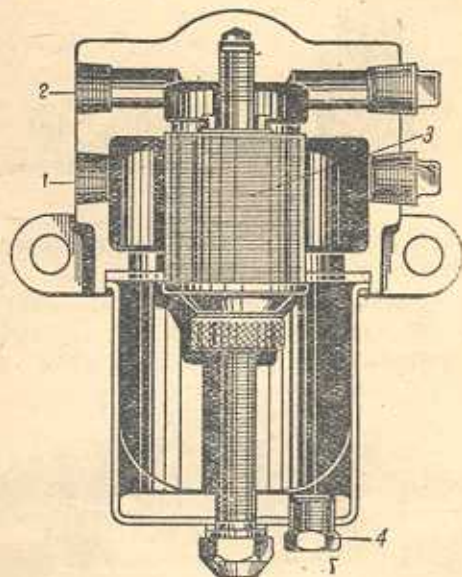


Рис. 11. Топливный фильтр-отстойник
1 — всасывающее отверстие; 2 — выдувное отверстие; 3 — пластинчатый фильтр; 4 — выпускная пробка отстойника

имеет рычажок для ручной подкачки топлива. Заодно с насосом выполнен сетчатый фильтр-отстойник для дополнительной очистки топлива.

На выхлопном сборнике имеется приспособление для регулировки подогрева рабочей смеси выхлопными газами. Ле-

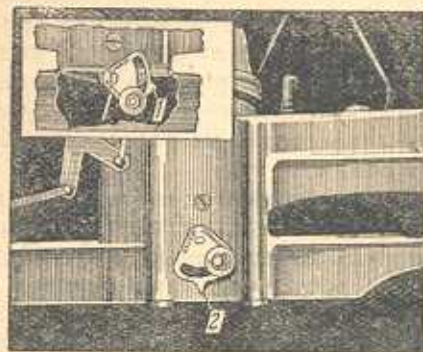


Рис. 12. Подогреватель рабочей смеси:
1 — положение регулирующей планки для зимней эксплуатации; 2 — положение регулирующей планки для летней эксплуатации

том следует устанавливать планку регулировки подогрева или, чтобы затяжная гайка приходилась: летом — против надписи «Summer» (лето) (рис. 12); зимой — против надписи «Winter» (зима).

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Электрооборудование автомобиля фирмы «Авто-Лайт» (6-в) выполнено по однопроводной схеме; в состав его входят: аккумуляторная батарея, прерыватель-распределитель, индукционная катушка, запальные свечи, генератор, реле-регулятор, стартер, передние фары немаскированного света, светомаскированные подфарники и два задних фо-

Братское руководство по автомобилю



нара, совмещённые со стоп-сигналами. Левый фонарь имеет немаскированный стоп-сигнал «яркого света», включаемый нажатием на тормозную педаль при положении 3 кнопки центрального переключателя света (в этом положении кнопка переключателя должна находиться при движении в колонне в дневное время).

На левом крыле автомобиля установлена специальная фара маскированного света, используемая при ночных маршах. Особенностью светомаскированных подфарников и задних фонарей является устройство в них щелевой рамки, пропускающей два отдельных световых пучка, переходящих в общее световое пятно на расстоянии 22,5 м впереди или сзади автомобиля.

При движении автомобилей в колонне для гарантии безопасности, т. е. для сохранения надлежащей «тормозной дистанции», водитель не должен приближаться к впереди идущей машине на расстояние, при котором он начинает видеть два отдельных луча.

Для управления и контроля за отдельными приборами системы электрооборудования служат: центральный переключатель света, ножной переключатель света фар, выключатель светомаскированного фонаря, выключатель зажигания и контрольно-измерительные приборы.

На всех приборах электрооборудования, могущих создавать электромагнитные помехи для работы приёмопередающего радиоаппарата, имеется специальная защита в виде фильтров и заземляющих шин.

Зажигание — батарейное.

Аккумуляторная батарея установлена под капотом двигателя с левой стороны; ёмкость батареи 116 а·ч; отрицательная («—») клемма соединена с «массой». Наливное отверстие батареи имеет специальную пробку и отдельное вентиляционное отверстие, с помощью которых обеспечивается автоматическая заливка электролита до нормального уровня (рис. 13). Удельный вес электролита полностью заряженной батареи должен быть 1,275—1,300; при

наружной температуре 35°C и выше следует снизить удельный вес электролита до 1,245, чтобы избежать чрезмерного износа пластин и сепараторов.

Прерыватель-распределитель присоединён к продолжению вала привода масляного насоса. В корпусе прерывателя-распределителя установлен автоматический центробежный регулятор, изменяющий опережение зажигания в зависимости от числа оборотов коленчатого вала.

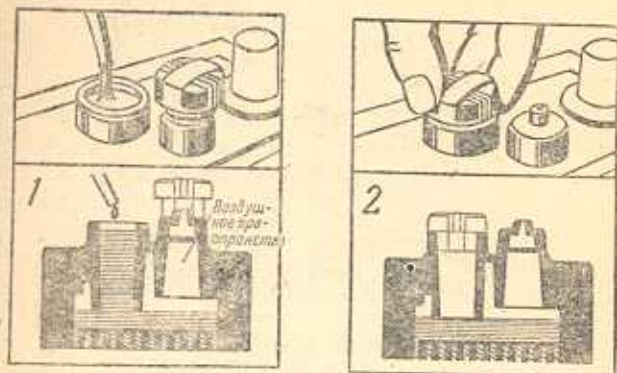


Рис. 13. Поливка электролита в батарею:

1—надев пробку наливной горловины батареи на вентиляционное отверстие батареи налить электролит до верхней кромки горловины; 2—после этого надев пробку на наливную горловину, и уровень электролита опустится до нормального

Индукционная катушка обычного типа установлена на картере механизма рулевого управления.

Запальные свечи. У свечей типа А-7 зазор между электродами должен равняться 0,6 мм, типа А-5—0,7 мм.

Генератор шунтовый, двухщёточный; его подшипники смазываются при сборке и в дальнейшем добавления смазки не требуют. На приводном шкиве генератора устроены лопасти вентиляторного типа, служащие для его охлаждения.

Работа генератора регулируется реле-регулятором (рис. 14), который состоит из трёх отдельных реле:

1. Реле обратного тока (минимальное реле) включает генератор во внешнюю цепь, когда напряжение генератора поднимается выше напряжения аккумулятора-

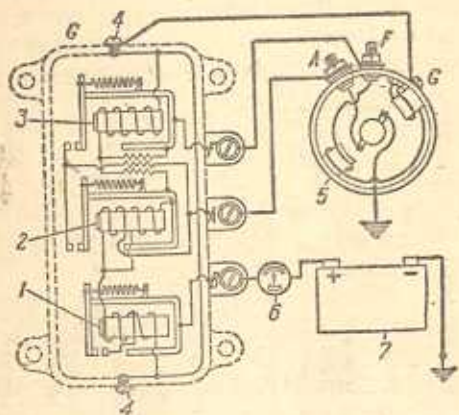


Рис. 14. Схема реле-регулятора:

1—реле обратного тока; 2—регулятор силы тока; 3—регулятор напряжения; 4—виит объединения на „масу“; 5—генератор; 6—амперметр; 7—батарея; А—клеммы обмотки якоря; В—клемма батареи; F—клеммы обмотки возбуждения; G—клеммы соединения на „масу“

ной батареи. В противном случае реле выключает генератор из внешней цепи, предотвращая тем самым разрядку батареи через генератор.

2. Регулятор силы тока (максимальное реле) ограничивает максимальную силу тока, вырабатываемого генератором. Когда сила тока достигает определённого предела, контакты размыкаются и в цепь обмотки возбуждения включается дополнительное сопротивление, понижающее силу тока генератора.

3. Регулятор напряжения не допускает повышения напряжения генератора выше 8 в, а если напряже-

ние поднимается выше, то контакты прерывателя начинают вибрировать, включая в обмотку возбуждения добавочное сопротивление и выключая его.

Стартер крепится с левой стороны двигателя. Включение стартера производится с помощью механизма «Бендикс».

Каждая из фар яркого света и светомаскированная фара имеют в одном агрегате лампочку, рефлектор и линзу. Если

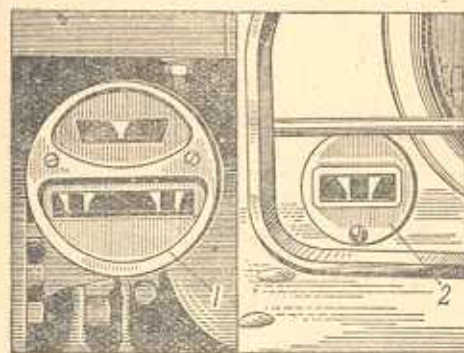


Рис. 15. Светомаскированные фары:

1—задний фонарь и стоп-сигнал; 2—подфарник

лампочка перегорела, то необходимо заменить весь агрегат. Светомаскированный подфарник и задний фонарь показаны на рис. 15. Общая схема электрооборудования представлена на рис. 16.

СЦЕПЛЕНИЕ

На автомобиле установлено сухое однодисковое сцепление. Фрикционные накладки приклепаны к ведомому диску с двух сторон.

Для смягчения толчков и ударов в трансмиссии при резком отпуске педали сцепления служит пружинный демпфер (амортизатор), смонтированный в ступице ведомого диска.

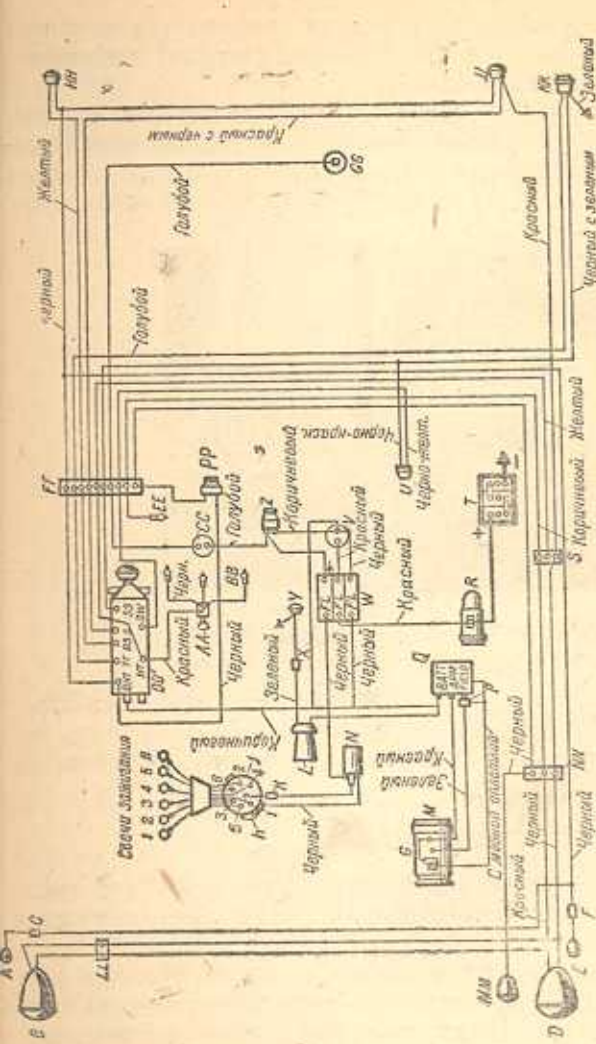


Рис. 16. Схема электрооборудования:

А—подфарник правый; В—фары правые; С—контакты проводов; D—фары левые; E—подфарник левый; F—контакты проводов; G—контактор (из замка зажигания); H—фильтр; J—преобразователь-реле; K—контактор; L—б. ток; M—мотор; N—борна; P—фильтр; Q—аккумулятор; R—электродвигатель; S—контакты проводов; T—кнопка звонка; U—аккумулятор; V—выключатель стоп-сигнала; W—амперметр; X—амперметр; Y—амперметр; Z—кнопка звонка; AA—выключатель освещения; AB—автоматический выключатель; AC—кнопка; AD—кнопка; AE—кнопка; AF—кнопка; AG—кнопка; AH—кнопка; AI—кнопка; AJ—кнопка; AK—кнопка; AL—кнопка; AM—кнопка; AN—кнопка; AO—кнопка; AP—кнопка; AQ—кнопка; AR—кнопка; AS—кнопка; AT—кнопка; AU—кнопка; AV—кнопка; AW—кнопка; AX—кнопка; AY—кнопка; AZ—кнопка; BA—кнопка; BB—кнопка; BC—кнопка; BD—кнопка; BE—кнопка; BF—кнопка; BG—кнопка; BH—кнопка; BI—кнопка; BJ—кнопка; BK—кнопка; BL—кнопка; BM—кнопка; BN—кнопка; BO—кнопка; BP—кнопка; BQ—кнопка; BR—кнопка; BS—кнопка; BT—кнопка; BU—кнопка; BV—кнопка; BW—кнопка; BX—кнопка; BY—кнопка; BZ—кнопка; CA—кнопка; CB—кнопка; CC—кнопка; CD—кнопка; CE—кнопка; CF—кнопка; CG—кнопка; CH—кнопка; CI—кнопка; CJ—кнопка; CK—кнопка; CL—кнопка; CM—кнопка; CN—кнопка; CO—кнопка; CP—кнопка; CQ—кнопка; CR—кнопка; CS—кнопка; CT—кнопка; CU—кнопка; CV—кнопка; CW—кнопка; CX—кнопка; CY—кнопка; CZ—кнопка; DA—кнопка; DB—кнопка; DC—кнопка; DD—кнопка; DE—кнопка; DF—кнопка; DG—кнопка; DH—кнопка; DI—кнопка; DJ—кнопка; DK—кнопка; DL—кнопка; DM—кнопка; DN—кнопка; DO—кнопка; DP—кнопка; DQ—кнопка; DR—кнопка; DS—кнопка; DT—кнопка; DU—кнопка; DV—кнопка; DW—кнопка; DX—кнопка; DY—кнопка; DZ—кнопка; EA—кнопка; EB—кнопка; EC—кнопка; ED—кнопка; EE—кнопка; EF—кнопка; EG—кнопка; EH—кнопка; EI—кнопка; EJ—кнопка; EK—кнопка; EL—кнопка; EM—кнопка; EN—кнопка; EO—кнопка; EP—кнопка; EQ—кнопка; ER—кнопка; ES—кнопка; ET—кнопка; EU—кнопка; EV—кнопка; EW—кнопка; EX—кнопка; EY—кнопка; EZ—кнопка; FA—кнопка; FB—кнопка; FC—кнопка; FD—кнопка; FE—кнопка; FF—кнопка; FG—кнопка; FH—кнопка; FI—кнопка; FJ—кнопка; FK—кнопка; FL—кнопка; FM—кнопка; FN—кнопка; FO—кнопка; FP—кнопка; FQ—кнопка; FR—кнопка; FS—кнопка; FT—кнопка; FU—кнопка; FV—кнопка; FW—кнопка; FX—кнопка; FY—кнопка; FZ—кнопка; GA—кнопка; GB—кнопка; GC—кнопка; GD—кнопка; GE—кнопка; GF—кнопка; GH—кнопка; GI—кнопка; GJ—кнопка; GK—кнопка; GL—кнопка; GM—кнопка; GN—кнопка; GO—кнопка; GP—кнопка; GQ—кнопка; GR—кнопка; GS—кнопка; GT—кнопка; GU—кнопка; GV—кнопка; GW—кнопка; GX—кнопка; GY—кнопка; GZ—кнопка; HA—кнопка; HB—кнопка; HC—кнопка; HD—кнопка; HE—кнопка; HF—кнопка; HG—кнопка; HH—кнопка; HI—кнопка; HJ—кнопка; HK—кнопка; HL—кнопка; HM—кнопка; HN—кнопка; HO—кнопка; HP—кнопка; HQ—кнопка; HR—кнопка; HS—кнопка; HT—кнопка; HU—кнопка; HV—кнопка; HW—кнопка; HX—кнопка; HY—кнопка; HZ—кнопка; IA—кнопка; IB—кнопка; IC—кнопка; ID—кнопка; IE—кнопка; IF—кнопка; IG—кнопка; IH—кнопка; II—кнопка; IJ—кнопка; IK—кнопка; IL—кнопка; IM—кнопка; IN—кнопка; IO—кнопка; IP—кнопка; IQ—кнопка; IR—кнопка; IS—кнопка; IT—кнопка; IU—кнопка; IV—кнопка; IW—кнопка; IX—кнопка; IY—кнопка; IZ—кнопка; JA—кнопка; JB—кнопка; JC—кнопка; JD—кнопка; JE—кнопка; JF—кнопка; JG—кнопка; JH—кнопка; JI—кнопка; JJ—кнопка; JK—кнопка; JL—кнопка; JM—кнопка; JN—кнопка; JO—кнопка; JP—кнопка; JQ—кнопка; JR—кнопка; JS—кнопка; JT—кнопка; JU—кнопка; JV—кнопка; JW—кнопка; JX—кнопка; JY—кнопка; JZ—кнопка; KA—кнопка; KB—кнопка; KC—кнопка; KD—кнопка; KE—кнопка; KF—кнопка; KG—кнопка; KH—кнопка; KI—кнопка; KJ—кнопка; KL—кнопка; KM—кнопка; KN—кнопка; KO—кнопка; KP—кнопка; KQ—кнопка; KR—кнопка; KS—кнопка; KT—кнопка; KU—кнопка; KV—кнопка; KW—кнопка; KX—кнопка; KY—кнопка; KZ—кнопка; LA—кнопка; LB—кнопка; LC—кнопка; LD—кнопка; LE—кнопка; LF—кнопка; LG—кнопка; LH—кнопка; LI—кнопка; LJ—кнопка; LK—кнопка; LL—кнопка; LM—кнопка; LN—кнопка; LO—кнопка; LP—кнопка; LQ—кнопка; LR—кнопка; LS—кнопка; LT—кнопка; LU—кнопка; LV—кнопка; LW—кнопка; LX—кнопка; LY—кнопка; LZ—кнопка; MA—кнопка; MB—кнопка; MC—кнопка; MD—кнопка; ME—кнопка; MF—кнопка; MG—кнопка; MH—кнопка; MI—кнопка; MJ—кнопка; MK—кнопка; ML—кнопка; MN—кнопка; MO—кнопка; MP—кнопка; MQ—кнопка; MR—кнопка; MS—кнопка; MT—кнопка; MU—кнопка; MV—кнопка; MW—кнопка; MX—кнопка; MY—кнопка; MZ—кнопка; NA—кнопка; NB—кнопка; NC—кнопка; ND—кнопка; NE—кнопка; NF—кнопка; NG—кнопка; NH—кнопка; NI—кнопка; NJ—кнопка; NK—кнопка; NL—кнопка; NM—кнопка; NO—кнопка; NP—кнопка; NQ—кнопка; NR—кнопка; NS—кнопка; NT—кнопка; NU—кнопка; NV—кнопка; NW—кнопка; NX—кнопка; NY—кнопка; NZ—кнопка; OA—кнопка; OB—кнопка; OC—кнопка; OD—кнопка; OE—кнопка; OF—кнопка; OG—кнопка; OH—кнопка; OI—кнопка; OJ—кнопка; OK—кнопка; OL—кнопка; OM—кнопка; ON—кнопка; OO—кнопка; OP—кнопка; OQ—кнопка; OR—кнопка; OS—кнопка; OT—кнопка; OU—кнопка; OV—кнопка; OW—кнопка; OX—кнопка; OY—кнопка; OZ—кнопка; PA—кнопка; PB—кнопка; PC—кнопка; PD—кнопка; PE—кнопка; PF—кнопка; PG—кнопка; PH—кнопка; PI—кнопка; PJ—кнопка; PK—кнопка; PL—кнопка; PM—кнопка; PN—кнопка; PO—кнопка; PP—кнопка; PQ—кнопка; PR—кнопка; PS—кнопка; PT—кнопка; PU—кнопка; PV—кнопка; PW—кнопка; PX—кнопка; PY—кнопка; PZ—кнопка; QA—кнопка; QB—кнопка; QC—кнопка; QD—кнопка; QE—кнопка; QF—кнопка; QG—кнопка; QH—кнопка; QI—кнопка; QJ—кнопка; QK—кнопка; QL—кнопка; QM—кнопка; QN—кнопка; QO—кнопка; QP—кнопка; QQ—кнопка; QR—кнопка; QS—кнопка; QT—кнопка; QU—кнопка; QV—кнопка; QW—кнопка; QX—кнопка; QY—кнопка; QZ—кнопка; RA—кнопка; RB—кнопка; RC—кнопка; RD—кнопка; RE—кнопка; RF—кнопка; RG—кнопка; RH—кнопка; RI—кнопка; RJ—кнопка; RK—кнопка; RL—кнопка; RM—кнопка; RN—кнопка; RO—кнопка; RP—кнопка; RQ—кнопка; RR—кнопка; RS—кнопка; RT—кнопка; RU—кнопка; RV—кнопка; RW—кнопка; RX—кнопка; RY—кнопка; RZ—кнопка; SA—кнопка; SB—кнопка; SC—кнопка; SD—кнопка; SE—кнопка; SF—кнопка; SG—кнопка; SH—кнопка; SI—кнопка; SJ—кнопка; SK—кнопка; SL—кнопка; SM—кнопка; SN—кнопка; SO—кнопка; SP—кнопка; SQ—кнопка; SR—кнопка; SS—кнопка; ST—кнопка; SU—кнопка; SV—кнопка; SW—кнопка; SX—кнопка; SY—кнопка; SZ—кнопка; TA—кнопка; TB—кнопка; TC—кнопка; TD—кнопка; TE—кнопка; TF—кнопка; TG—кнопка; TH—кнопка; TI—кнопка; TJ—кнопка; TK—кнопка; TL—кнопка; TM—кнопка; TN—кнопка; TO—кнопка; TP—кнопка; TQ—кнопка; TR—кнопка; TS—кнопка; TT—кнопка; TU—кнопка; TV—кнопка; TW—кнопка; TX—кнопка; TY—кнопка; TZ—кнопка; UA—кнопка; UB—кнопка; UC—кнопка; UD—кнопка; UE—кнопка; UF—кнопка; UG—кнопка; UH—кнопка; UI—кнопка; UJ—кнопка; UK—кнопка; UL—кнопка; UM—кнопка; UN—кнопка; UO—кнопка; UP—кнопка; UQ—кнопка; UR—кнопка; US—кнопка; UT—кнопка; UU—кнопка; UV—кнопка; UW—кнопка; UX—кнопка; UY—кнопка; UZ—кнопка; VA—кнопка; VB—кнопка; VC—кнопка; VD—кнопка; VE—кнопка; VF—кнопка; VG—кнопка; VH—кнопка; VI—кнопка; VJ—кнопка; VK—кнопка; VL—кнопка; VM—кнопка; VN—кнопка; VO—кнопка; VP—кнопка; VQ—кнопка; VR—кнопка; VS—кнопка; VT—кнопка; VU—кнопка; VV—кнопка; VW—кнопка; VX—кнопка; VY—кнопка; VZ—кнопка; WA—кнопка; WB—кнопка; WC—кнопка; WD—кнопка; WE—кнопка; WF—кнопка; WG—кнопка; WH—кнопка; WI—кнопка; WJ—кнопка; WK—кнопка; WL—кнопка; WM—кнопка; WN—кнопка; WO—кнопка; WP—кнопка; WQ—кнопка; WR—кнопка; WS—кнопка; WT—кнопка; WU—кнопка; WV—кнопка; WW—кнопка; WX—кнопка; WY—кнопка; WZ—кнопка; XA—кнопка; XB—кнопка; XC—кнопка; XD—кнопка; XE—кнопка; XF—кнопка; XG—кнопка; XH—кнопка; XI—кнопка; XJ—кнопка; XK—кнопка; XL—кнопка; XM—кнопка; XN—кнопка; XO—кнопка; XP—кнопка; XQ—кнопка; XR—кнопка; XS—кнопка; XT—кнопка; XU—кнопка; XV—кнопка; XW—кнопка; XX—кнопка; XY—кнопка; XZ—кнопка; YA—кнопка; YB—кнопка; YC—кнопка; YD—кнопка; YE—кнопка; YF—кнопка; YG—кнопка; YH—кнопка; YI—кнопка; YJ—кнопка; YK—кнопка; YL—кнопка; YM—кнопка; YN—кнопка; YO—кнопка; YP—кнопка; YQ—кнопка; YR—кнопка; YS—кнопка; YT—кнопка; YU—кнопка; YV—кнопка; YW—кнопка; YX—кнопка; YY—кнопка; YZ—кнопка; ZA—кнопка; ZB—кнопка; ZC—кнопка; ZD—кнопка; ZE—кнопка; ZF—кнопка; ZG—кнопка; ZH—кнопка; ZI—кнопка; ZJ—кнопка; ZK—кнопка; ZL—кнопка; ZM—кнопка; ZN—кнопка; ZO—кнопка; ZP—кнопка; ZQ—кнопка; ZR—кнопка; ZS—кнопка; ZT—кнопка; ZU—кнопка; ZV—кнопка; ZW—кнопка; ZX—кнопка; ZY—кнопка; ZZ—кнопка;

Упорный подшипник выключения сцепления смазывается при сборке и в дальнейшей смазке не нуждается. Не следует промывать подшипник керосином или бензином, так как при этом смазка, набитая в подшипник, растворится.

КОРБКА ПЕРЕМЕНЫ ПЕРЕДАЧ

Коробка перемены передач даёт четыре передачи вперёд и одну назад. Все шестерни коробки имеют прямые зубья. Передачи переключаются путём перемещения по шлицам ведомого вала шестерни каретки первой и второй передач и шестерни зубчатой муфты третьей и четвёртой передач.

РАЗДАТОЧНАЯ КОРБКА

Раздаточная коробка (рис. 17) служит для передачи крутящего момента двигателя заднему и переднему мостам автомобиля; демультипликатора нет.

Раздаточная коробка установлена сзади коробки перемены передач, отдельно на раме, и соединена с ней коротким карданным валом.

Передача от коробки перемены передач на задний мост постоянная. Для включения передачи на передний мост или выключения её перемещают шестерню по косым шлицам вала привода переднего моста.

Все шестерни раздаточной коробки имеют косые зубья.

КАРДАННАЯ ПЕРЕДАЧА

Всего на автомобиле имеется три карданных вала. Один вал установлен между коробкой перемены передач и раздаточной коробкой, второй между раздаточной коробкой и задним мостом, третий между раздаточной коробкой и передним мостом.

Карданных шарниров шесть; крестовины шарниров смонтированы на игольчатых подшипниках; вилки передних шарниров могут перемещаться по шлицам хвостовиков карданных валов.

ПЕРЕДНИЙ И ЗАДНИЙ МОСТЫ

Передний мост—ведущий и управляемый. В поворотных кулаках установлены шарниры «постоянной угловой скорости» типа «Бендикс-Вейсс». Главные передачи переднего и заднего мостов имеют конические шестерни со спиральными зубьями и выполнены по схеме гипоидной (ось ведущего хвостовика проходит ниже центра ведомой шестерни).

Такое расположение позволяет иметь сравнительно высокое передаточное число главной передачи (5,83:1) без увеличения диаметра ведомой шестерни, а следовательно, без уменьшения клиренса под мостами.

Полуоси переднего и заднего мостов полностью разгруженного типа.

ТОРМОЗЫ

Имеются две независимые тормозные системы. Основной тормоз ножной; действует на все четыре колеса и имеет гидравлический привод. Система гидравлического привода тормозов состоит из главного цилиндра, расположенного около тормозной педали, четырёх цилиндров на дисках колёсных тормозов, а также трубопроводов и шлангов, соединяющих главный цилиндр с цилиндрами колёсных тормозов.

В верхней части главного цилиндра имеется резервуар для тормозной жидкости. При нажатии на педаль тормоза жидкость из главного цилиндра перемещается по трубкам в рабочие цилиндры и раздвигает их поршни, перемещая тем самым колодки тормозов и прижимая их к тормозным барабанам.

Ручной тормоз—ленточного типа; его барабан установлен на карданном валу позади коробки перемены передач. При перемещении рычага тормоза назад лента затягивает барабан, и последний перестаёт вращаться. Ручной тормоз предназначен для затормаживания автомобиля на стоянках.

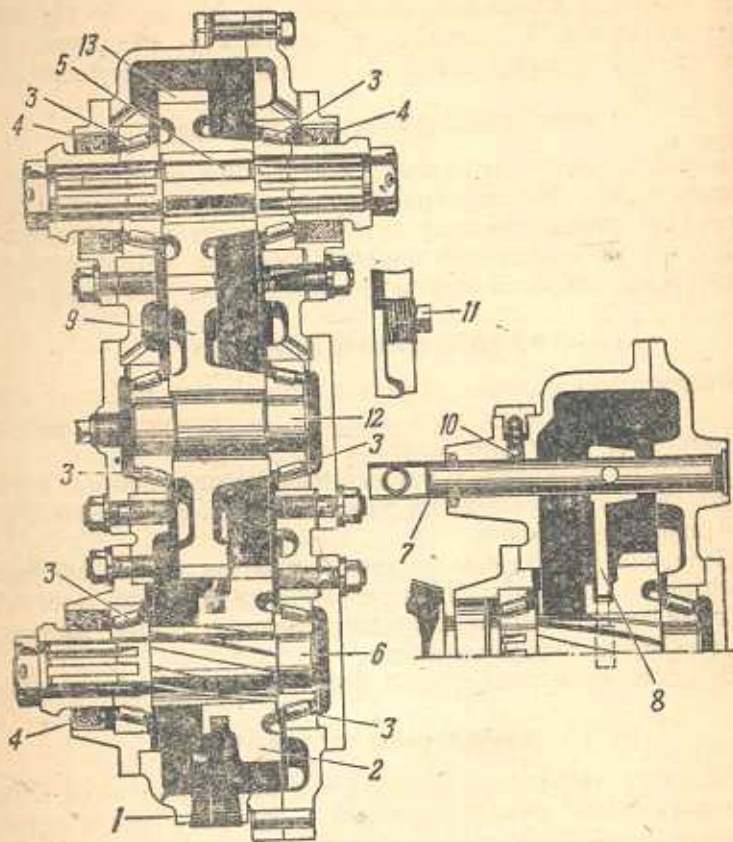


Рис. 17. Раздаточная коробка:

1—спусковая пробка; 2—шестерня гирьколы переднего моста; 3—роликовый конический подшипник; 4—сальник; 5—вал привода заднего моста; 6—в.з. шлицы переднего моста; 7—подушка вхождения переднего моста; 8—вилка включения шестерни привода переднего моста; 9—промежуточная шестерня; 10—шарик фиксатора полуоси; 11—пробка подливного отверстия для масла; 12—промежуточный вал; 13—водный шестерня

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ

Система передачи рулевого механизма представляет собой червяк и сектор. Червяк установлен на конических роликовых подшипниках. Рулевой вал вращается во втулках сменного типа, запрессованных в кронштейн картера рулевого механизма.

ПОДВЕСКА АВТОМОБИЛЯ

Рама автомобиля подвешена к мостам на полуэллиптических рессорах. Передние концы передних рессор и задние концы задних рессор соединяются с рамой серёжками. Задние концы передних рессор и передние концы задних рессор соединяются с рамой пальцами. Пальцы задних рессор закрепляются с помощью запорных болтов, упирающихся в прорезы, профрезерованные в пальцах. Пальцы

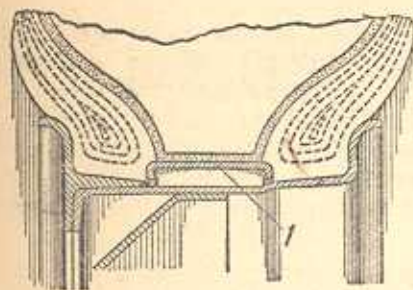


Рис. 18. Распорное кольцо покрышки:
1—раотор

для монтажа и демонтаж шин. Покрышки с грунителями; размер 9,00×16; нормальное давление 2,8 ат.

Для большей надёжности закрепления покрышки на ободе колеса применяется специальное кольцо, распирающее

нутренние закраины крыльев покрывки (рис. 18). Запасное колесо крепится с левой стороны кузова автомобиля.

БУКСИРНЫЕ ПРИСОСОБЛЕНИЯ

Буксирный крюк (самозапирающегося типа) укреплен в задней поперечине рамы; чтобы его открыть, надо потянуть за защёлку (рис. 19) и отклонить крюк назад. Запирается крюк путём простого отклонения вперёд, до замыкания защёлки. Обычно к защёлке прикрепляется

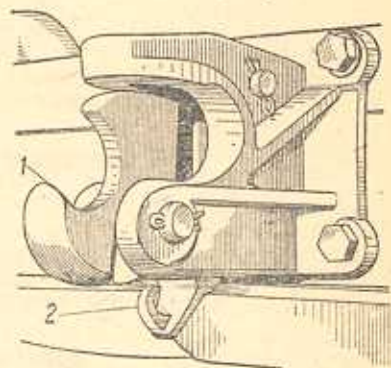


Рис. 19. Буксирный крюк:
1—крюк; 2—защелка;

ЛЕБЁДКА

Лебёдка, применяемая для вытаскивания и поднятия различных грузов, вытаскивания застрявших автомобилей, установлена перед двигателем автомобиля WC-52.

Передача к червячному редуктору лебёдки производится от коробки перемены передач посредством механизма отбора мощности, находящегося сбоку картера коробки передач. Механизм отбора мощности объединён с лебёдкой карданным валом, имеющим два шарнира. Вилка переднего карданного шарнира имеет предохранительную шпильку, которая срезается при перегрузке, тем самым предохраняя механизмы лебёдки от чрезмерных усилий. Максимальная сила тяги на тросе (по данным фирмы «Делько»)

ПРАВАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ

ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЫ

Наибольшая длина	4235 мм
Наибольшая ширина	2120 "
Наибольшая высота:	
а) с тентом	2130 "
б) без тента	1870 "
База	2490 "
Колеса передних колёс	1670 "
Колеса задних колёс	1650 "
Клиренс (под мостами)	273 "
Радиус поворота:	
а) по наружному переднему колесу	8,16 м
б) по внутреннему переднему колесу	6,31 "

ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ

Полезная грузоподъемность	0,75 т
Собственный вес	2315 кг
Вес автомобиля с полной заправкой, без нагрузки	2402 "
Вес автомобиля с полной заправкой и с нагрузкой	3152 "
Максимальный вес буксируемого прицепа	2000 "

ДВИГАТЕЛЬ

Фирма	До ж
Модель	WC
Число цилиндров	6
Диаметр цилиндра	82,5 мм
Ход поршня	147,5 "
Рабочий объём (литраж)	3,77 л
Мощности:	
а) максимальная	92 л. с.
б) эксплуатационная	76 "
Число об/мин коленчатого вала, соответствующее максимальной мощности	3200
Максимальный крутящий момент	25,35 кг при 1200 об/мин
Порядок работы цилиндров	1—5—3—6—2
Тип отливки блока	моноблок
Расположение клапанов	нижнее

ШАССИ

Укрепление	однорисковое, сухое, с пружинным демпфером
Обработка перемены передач	механическая
Число передач	четыре вперёд и одна назад
Передаточные числа:	
1-я передача	6,40:1
2-я передача	3,09:1
3-я передача	1,69:1
4-я передача	1,00:1
Задний ход	7,82:1
Мультипликатор	отсутствует
Переданная передача	три карданных вала с шарнирами типа „Спайсер“ на игольчатых подшипниках „Банджо“
Укрепление картера переднего и заднего мостов	копическая, со спиральным зубом—гибоидная
Укрепление главной передачи	5,83:1
Передаточное число главной передачи	полное сью разгруженные рессорами
Укрепление полуосей	глобоидальный червяк и сектор
Передаточное число толкающих и скручивающих усилий	23,2:1
Укрепление рулевого механизма	ножной—колодочный, с гидравлическим приводом на все четыре колеса; ручной—двухточечный, центральный, с механическим приводом
Передаточное число рулевого механизма	дисковые, одинарные, с разборными ободами
Рессоры	баллоны с грунтозацепами, восьмислойные, размером 9,00×10
Укрепление моста	2,8 ат
Укрепление шин	
Укрепление впускного клапана	

Подвеска на продольных полуэллиптических рессорах гидравлически амортизаторам

ЕМКОСТНЫЕ ДАННЫЕ

Ёмкость топливного бака	114 л
Ёмкость системы охлаждения	17,0 л
Ёмкость картера двигателя (сливная)	4,75
Ёмкость картера коробки перемены передач	2,82
Ёмкость картера коробки перемены передач с механизмом отбора мощности	3,53
Ёмкость масляной ванны воздушного фильтра	0,95
Ёмкость картера главной передачи (переднего и заднего мостов)	2,13
Ёмкость картера раздаточной коробки	1,83
Ёмкость картера редуктора лебедки	0,95

РЕГУЛИРОВОЧНЫЕ ДАННЫЕ

Зазор между клапаном и толкателем у прогретого двигателя:	
а) всасывающий клапан	0,2 мм
б) выхлопной клапан	0,25—0,30
Зазор между контактами прерывателя	0,5 мм
Зазор между электродами свечей:	
а) для свечи типа А-7	0,6
б) для свечи типа А-5	0,7
Свободный ход педали сцепления	28
Свободный ход педали тормоза	11
Схождение передних колёс	0—3,0
(навыгоднейшее)	1,5
Зазор между накладкой тормозной ленты и барабаном центрального тормоза	0,25—0,30
Зазор между накладкой колодки и барабаном колёсного тормоза:	
а) в верхней части колодки	0,3 мм
б) в нижней части колодки	0,15

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

Максимальная скорость по асфальтовому шоссе, (без прицепа) 86,8 км/час

Расход топлива на 100 км пробега (в литрах)

Характер дорожного покрытия	Без прицепа	С прицепом общей весом 2 000 кг
Шоссе	28,5	34,0
Просёлок	29,9	44,8
Бездорожье	51,6	60,8

Запас хода по шоссе:

а) без прицепа	400 км
б) с прицепом	330

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

Тщательно изучи местоположение и назначение контрольных приборов, кнопок, педалей и рычагов управления.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

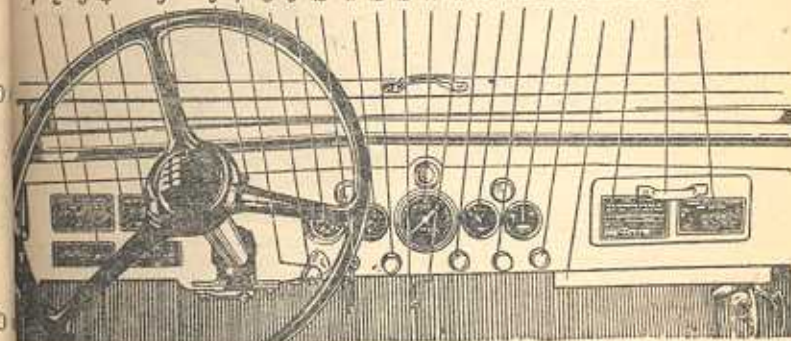


Рис. 20. Рычаги и кнопки управления и контрольные приборы:

1, 2, 3, 4, 22 и 24—инструкционные таблички; 5—кнопка сигнала; 6—сигнальная лампочка дальнего света; 7—стопор центрального переключения освещения; 8—центральный переключатель освещения; 9—термометр; 10—замок-выключатель зажигания; 11—масляный манометр; 12—кнопка воздушной заслонки карбюратора; 13—указатель вентиляционного люка кабины; 14—спидометр; 15—опорный для обрамления тахометра реборчатый (путольный) счетчик; 16—кнопка акселератора; 17—кнопка для упрощения топлива; 18—выключатель освещения щита приборов; 19—амперметр; 20—выключатель осветомашированной фары; 21—выдвижная доска для карт; 22—ящик для мелких вещей

Это поможет тебе быстро овладеть техникой управления автомобилем (рис. 20 и 21).

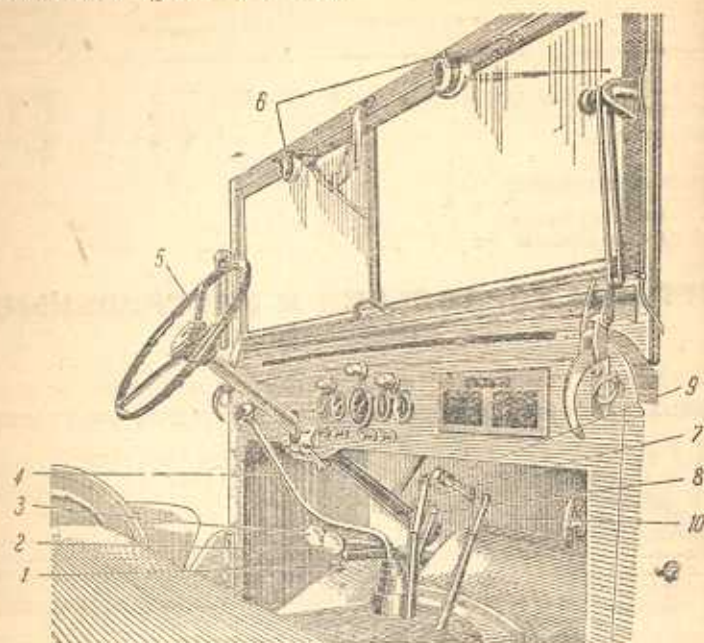


Рис. 21. Рычаги и педали управления:

1—ножной переключатель света фар; 2—педаль тормоза; 3—педаль сцепления; 4—рычаг коробки перемены передач; 5—рулевое колесо; 6—кнопки выключения света осветителей; 7—рычаг ручного тормоза; 8—педаль акселератора; 9—педаль стартера; 10—рычаг включения переднего моста

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЗАЖИГАНИЯ

Чтобы включить зажигание, вставь ключ в замок и поверни его вправо (по часовой стрелке): цепь зажигания и цепь бензоуказателя замкнутся.

Ключ нельзя вынуть из замка, если он не поставлен вертикально.

КНОПКА ВОЗДУШНОЙ ЗАСЛОНКИ КАРБЮРАТОРА

Когда кнопка вытянута доотказа, воздушная заслонка закрыта; когда кнопка нажата доотказа, воздушная заслонка открыта.

КНОПКА АКСЕЛЕРАТОРА

Кнопку вытягивай при пуске двигателя — дроссель при этом откроется.

ПЕДАЛЬ АКСЕЛЕРАТОРА

При нажатии на педаль открывается дроссель, увеличивается количество подаваемой в цилиндры рабочей смеси, повышаются мощность и число оборотов коленчатого вала.

ПЕДАЛЬ СТАРТЕРА

Для включения стартера нажми на его педаль.

ПОМНИ! Не нажимай на педаль стартера, когда включена какая-либо из передач или когда двигатель работает.

ПЕДАЛЬ СЦЕПЛЕНИЯ

Для выключения сцепления нажми на педаль доотказа.

РЫЧАГ КОРОБКИ ПЕРЕМНЫ ПЕРЕДАЧ

Положения рычага при включении различных передач указаны на рис. 22 и на табличке, помещенной на щитке оборотов автомобиля.

ПОМНИ! Не заводь двигатель, если рычаг не находится в нейтральном положении.

РЫЧАГ РАЗДАТОЧНОЙ КОРОБКИ

Для включения переднего моста, т. е. для передачи мощности двигателя на все четыре колеса, оттяни рычаг назад

(на себя). Когда рычаг отклонён вперёд (от себя), передача включена только на задний мост.

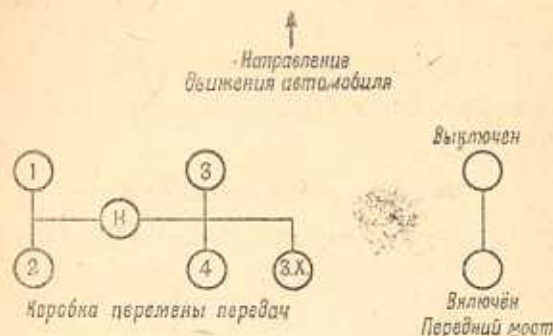


Рис. 22. Схема переключения рычагов коробки перемены передач и включения переднего моста

РЫЧАГ РУЧНОГО ТОРМОЗА

При оттягивании рычага назад автомобиль затормаживается. Пользуйся ручным тормозом только для затормаживания автомобиля на стоянках. Чтобы оттормозить ручной тормоз, нажми на кнопку над рычагом и отклони рычаг вперёд (от себя) доотказа.

МАСЛЯНЫЙ МАНОМЕТР

Манометр показывает давление в системе смазки двигателя в английских футах на квадратный дюйм.

Когда двигатель работает на малых оборотах холостого хода, то масляный манометр должен показывать давление около 15 фунтов/дюйм².

При скорости автомобиля свыше 30 миль в час манометр должен показывать давление от 30 до 40 фунтов/дюйм².

АМПЕРМЕТР

Амперметр показывает силу зарядного тока батареи (стрелка отклоняется к знаку «+») или силу тока разрядки батареи (стрелка отклоняется к знаку «-»).

После 30 минут непрерывного движения автомобиля сила зарядного тока должна быть не более 10 а при скорости движения свыше 30 миль/час.

ТЕРМОМЕТР

Термометр показывает температуру воды в системе охлаждения двигателя, которая нормально должна быть в пределах 180—190° F.

Если температура равна 200° F или больше, то это указывает на то, что двигатель перегрет и должен быть остановлен.

УКАЗАТЕЛЬ УРОВНЯ ТОПЛИВА В БАКЕ

Указатель работает только тогда, когда ключ замка зажигания повернут в положение «включено».

На шкале указателя имеются следующие обозначения: «F» — полный бак, «1/2» — половина бака, «E» — бак пустой.

СПИДОМЕТР

Спидометр показывает скорость движения автомобиля в милях в час, суммарный счётчик — общий пробег автомобиля в милях, рейсовый счётчик — пробег автомобиля в милях за данный рейс (1 миля = 1,6 км).

Показания рейсового счётчика сбрасываются нажатием на головку и вращением стерженька, имеющегося на задней части корпуса спидометра.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ОСВЕЩЕНИЯ

Когда кнопка центрального переключателя нажата доотказа, всё освещение выключено.

Когда кнопка вытянута в первое положение — включено светомаскированное освещение (светомаскированные под-

фарники и светомаскированные задние фонари), и при торможении ножным тормозом включается светомаскированный стоп-сигнал.

Когда кнопка вытянута во второе положение (предварительно необходимо нажать стопор, находящийся сбоку переключателя), — включено «яркое» (немаскированное) освещение (фары и задние фонари) и включается немаскированный стоп-сигнал. Отдельным выключателем может включаться освещение щитка приборов.

Когда кнопка вытянута в третье положение, может быть включён только один немаскированный стоп-сигнал для работы в дневное время.

НОЖНОЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ СВЕТА ФАР

При последовательных нажатиях на переключатель включается «ближний» или «дальний» свет (верхний или нижний луч) передних немаскированных фар.

Ножной переключатель действует только тогда, когда кнопка центрального переключателя находится в положении 2.

СИГНАЛЬНАЯ ЛАМПОЧКА ФАР

Когда включён «дальний» свет (верхний луч) передних фар, на щитке приборов загорается красная сигнальная лампочка.

ВКЛЮЧАТЕЛЬ СВЕТОМАСКИРОВАННОЙ ФАРЫ

Светомаскированная фара, установленная на левом колесе, включается и выключается отдельным выключателем, когда кнопка этого выключателя вытянута, светомаскированная фара включена; когда кнопка нажата доотказа, фара выключена.

Светомаскированную фару можно включать только тогда, когда кнопка центрального переключателя освещения вытянута в положение 1.

ВКЛЮЧАТЕЛЬ ОСВЕЩЕНИЯ ЩИТКА ПРИБОРОВ

Кнопка выключателя вытянута — освещение щитка включено; кнопка нажата доотказа — освещение щитка выключено.

Освещение щитка приборов можно включать только тогда, когда кнопка центрального переключателя освещения вытянута в положение 2.

КНОПКА СИГНАЛА

Кнопка находится в центре рулевого колеса. При нажатии на кнопку сигнал включается.

РУКОЯТКА ВЕНТИЛЯЦИОННОГО ЛЮКА КАБИНЫ

Чтобы открыть вентиляционный люк кабины, необходимо отклонить рукоятку вниз и вперёд.

КНОПКА ВКЛЮЧЕНИЯ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ

Два стеклоочистителя находятся на переднем стекле и управляются каждый своей кнопкой, установленной на корпусе стеклоочистителя. При вытягивании кнопки стеклоочиститель начинает работать.

ПОДЪЁМНИКИ ПЕРЕДНЕГО СТЕКЛА

С каждой стороны переднего стекла имеются подъёмники, с помощью которых поднятое переднее стекло может быть закреплено в различных положениях.

ЗАМКИ ПЕРЕДНЕГО СТЕКЛА (ОТКРЫТЫЙ КУЗОВ)

Переднее стекло закрепляется в вертикальном положении двумя замками. Чтобы опустить переднее стекло, оттяни замки вверх, отклони стекло вперёд и уложи его на капот.

ЗАЖИМ ПЕРЕДНЕГО СТЕКЛА (ОТКРЫТЫЙ КУЗОВ)

Опущенное переднее стекло прочно крепится на капоте двумя зажимами, прижимающими стекло к накладкам потолка.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

На автомобилях всех моделей огнетушитель крепится к внутренней стороне боковой панели кузова; исключение составляет санитарный автомобиль, на котором огнетушитель крепится позади правой передней двери.

Чтобы снять огнетушитель, открой наружный замок, крепящий рукоятку. Чтобы привести огнетушитель в действие поверни его рукоятку влево и накачивай ею огнетушитель как насос.

При тушении направляй струю жидкости огнетушителя на нижнюю часть (под основание) пламени. При тушении жидкости, горящей в какой-либо посуде, по возможности направляй жидкость огнетушителя на внутреннюю стенку посуды, непосредственно над горящей жидкостью.

ДОСКА ДЛЯ КАРТ

С нижней стороны щитка приборов (с правой стороны) имеется выдвигаемая доска, на которую можно укладывать карты, путевые журналы и пр.

ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К РАБОТЕ

Заправляй автомобиль топливом, маслом и водой следующим образом:

ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ

Проверь количество топлива в баке по указателю.

ПОМНИ! Бензоуказатель работает только в включённом зажигании.

Наиболее подходящим топливом для двигателя автомобиля Додж WC является бензин B-70 или KB-70.

При работе на автобензине 2-го сорта требуется этилировать его, т. е. добавить в него этиловую жидкость B-20; если же добавить этиловой жидкости нет возможности, то необходимо уменьшить опережение зажигания при помощи танкоректатора прерывателя (см. ниже «Установка и проверка зажигания»).

Посуда, используемая при заправке, должна быть чистой. При заправке следует пользоваться воронкой с сеточкой.

Переливая горючее из бидона в бак через воронку, следи за тем, чтобы край бидона плотно прилегал к краю воронки.

Не заправляй бензобак при работающем двигателе. При заправке следи, чтобы в топливный бак не попала вода, пыль, грязь, во избежание засорения системы топливopодачи.

ЗАПРАВКА МАСЛОМ

Проверь уровень масла в картере.

ПОМНИ! Во время проверки автомобиль должен стоять горизонтально.

Указатель уровня масла находится с левой стороны двигателя. На стержне маслоуказателя имеются три метки: «Full», «Running level» и «1/2 Full».

Количество масла, соответствующее уровню «Full» (полный), является нормальным, если двигатель не работал течение нескольких часов. Как только двигатель начнёт работать, уровень масла немного понизится.

Не добавляй масла, если его уровень выше метки «Running level» (рабочий уровень).

Если уровень масла находится между метками «Running level» и «1/2 Full», то добавь примерно 0,9 л масла.

Уровень масла никогда не должен опускаться ниже метки «1/2 Full» (1/2 от полного).

Масло заправляй через отверстие сапуна, находящего с левой стороны двигателя.

При заправке масла применяй чистую посуду; воронка обязательно должна иметь сетку.

Для смазки двигателя применяй:

— в летнее время смесь из 70% лиобрикетинга и 30% авиамасла МС или МК (заменитель — автол 6 или 10);

— в зимнее время лиобрикетинг (заменитель — автол 6 при температурах ниже — 20° — автол 4).

Чтобы спустить масло из картера, выверни снизу пробку.

При спуске масла передняя часть автомобиля должна быть несколько приподнята; двигатель должен быть пререт.

Не забудь перед заливкой свежего масла установить на место спускную пробку и её прокладку.

ЗАПРАВКА ВОДОЙ

Уровень воды в радиаторе должен быть на 40—50 выше верхнего обреза трубок радиатора.

Заправляй систему охлаждения чистой пресной водой пользуйся при этом чистой посудой и воронкой с сеткой.

Для спуска воды открой оба спускных краника системы охлаждения. Один из этих краников находится в нижней части радиатора, другой — с левой стороны двигателя, нижней части рубашки блока.

При выпуске воды из системы охлаждения зимой систематически продувай спускные краники струёй сжатого воздуха из насоса для накачивания шин и не отходи от автомобиля до тех пор, пока не убедишься в том, что вода спущена полностью.

В сильно охлаждённый двигатель заливай только подогретую воду. Не добавляй холодной воды в систему охлаждения, если двигатель перегрет, а дай ему предварительно остынуть.

ОСМОТР АВТОМОБИЛЯ

Перед выездом автомобиля, кроме проверки наличия во топлива и масла, осмотри и проверь:

- 1) исправность работы освещения и сигнала;
- 2) состояние и работу рулевого управления;
- 3) действие ножного и ручного тормозов;
- 4) натяжение ремня вентилятора;
- 5) состояние и крепление рессор переднего и заднего мостов;
- 6) состояние шин и давление в них воздуха.

ПОМНИ! Езда на автомобиле с пониженным давлением в шинах приведёт к ускоренному их износу.

Запусти двигатель и проверь его работу (на слух на различных оборотах).

ПУСК ХОЛОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ

1. При температуре окружающего воздуха ниже — 5° С залей в систему охлаждения воду, нагретую до 75—80° С (если система не заправлена антифризом). При температуре ниже — 10° С залей в картер двигателя масло, нагретое до 90° С.

2. Для обогащения рабочей смеси вытяни доотказа кнопку воздушной заслонки карбюратора.

Примечание. Запуская холодный двигатель при очень низкой температуре, установи кнопку ручного акселератора так, чтобы рессор был открыт примерно на одну треть.

3. Поверни вправо (по часовой стрелке) ключ в замке зажигания.

4. Выключи сцепление.

5. Нажми на педаль стартера; как только двигатель даст первые вспышки, отпусти педаль стартера. Не давай стартеру работать непрерывно более 30 секунд.

6. Постепенно вдвигай кнопку воздушной заслонки, пока не добьёшься равномерной работы двигателя. Как только двигатель достаточно прогреется, нажми кнопку доотказа.

ПОМНИ! Прогреть двигатель следует на небольших оборотах; не разрешается давать большие обороты сразу после пуска, так как этим ускоряется износ двигателя.

Не начинай движения до тех пор, пока температура охлаждающей воды не достигнет 140° F по аэротермометру, что является нормальной температурой для холостого хода двигателя.

Для ускорения прогрева двигателя прикрой часть верхней поверхности (или всю поверхность) радиатора регулируемой шторкой или щитком из фанеры или картона.

ПУСК ПРОГРЕТОГО ДВИГАТЕЛЯ

1. Поверни вправо (по часовой стрелке) ключ в замке зажигания.
2. Выключи сцепление.
3. Нажми на педаль стартера; как только двигатель даст первые вспышки, отпусти педаль стартера.

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПУСКУ ХОЛОДНОГО ИЛИ ГОРЯЧЕГО ДВИГАТЕЛЯ

Перед пуском или в момент пуска не подкачивай топливо насосом ускорения, нажимая на педаль акселератора, так как это затрудняет пуск из-за переобогащения смеси.

Если после того как двигатель начал работать, стартер по какой-либо причине не выключается при отпуске педали, немедленно останови двигатель, выключив зажигание.

Как только двигатель заработал, начинай следить за показаниями масляного манометра и амперметра. После окончания прогрева следи за показаниями термометра. Одновременно прислушивайся, нет ли необычных стуков шумов при работе двигателя; если они есть, немедленно принимай меры к устранению их причин.

УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

Управление автомобилем Додж модели WC в основном отличается от управления автомобилями отечественного производства.

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ

Переключение передач производи следующим образом:
1. Чтобы тронуться с места, включи, в зависимости от состояния дорожного полотна, первую или вторую передачу.

2. Переключение с низших передач на высшие производи методом двойного выключения сцепления. Для этого а) дав достаточный разгон автомобилю, выжми полностью педаль сцепления и одновременно отпусти педаль акселератора;

б) переставь рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение и отпусти педаль сцепления; этим выравнивается скорость вращения валов и включаемых шестерён в коробке перемены передач;

в) снова выжми педаль сцепления и переставь рычаг коробки перемены передач в положение следующей высшей передачи; отпусти педаль сцепления и постепенно увеличивай давление на педаль акселератора.

3. Переключение с высших передач на низшие производи методом двойного выключения сцепления с промежуточным газом. Для этого:

а) выключи сцепление, одновременно сбрось газ и переставь рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение;

б) снова включи сцепление и увеличь число оборотов вращающегося вала до такой степени, чтобы окружные скорости включаемых шестерён выровнялись и включение следующей низшей передачи могло быть произведено бесшумно;

в) выключи сцепление и включи следующую низшую передачу.

ПОМНИ! При переключении на низшую перед сцепление следует включать до того, как уменьлось число оборотов коленчатого вала. Если сцепление включается при уменьшившемся числе оборотов коленчатого вала, то в сцеплении, коробке перемены передач и других механизмах трансмиссии возникают чрезмерные напряжения и возможны поломки.

Включение заднего хода, если до этого автомобиль двигался вперёд, может быть произведено только после полной остановки его.

ВКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДНЕГО МОСТА

Включай передний мост при движении по грязи, обледенелым и заснеженным дорогам, при движении по дороге, по мокрому асфальтовому шоссе и при буксовании прицепа. При движении по ровным дорогам с твёрдым покрытием и при всех прочих обычных условиях передача на передний мост должна быть выключена.

Включать передачу на передний мост следует при скорости движения меньше 25 миль/час.

Переставляй рычаг раздаточной коробки в нужное положение во время движения автомобиля при включении сцепления и при лёгком нажатии на педаль акселератора.

Если во время переключения чувствуется сопротивление, то уменьши давление на педаль акселератора и закончи переключение.

МАКСИМАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Следи, чтобы скорости движения на различных передачах были не выше:

- 55 миль/час — на четвёртой передаче
- 33 » » — на третьей передаче
- 18 » » — на второй передаче
- 9 » » — на первой передаче
- 7 » » — на заднем ходу

СОДЕРЖАНИЕ НОРМАЛЬНОГО ТЕПЛООВОГО РЕЖИМА ДВИГАТЕЛЯ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Двигатель автомобиля Додж имеет мощное охлаждение. При работе на автобензине 2-го сорта, содержащем большое количество тяжёлых фракций, это приводит иногда к значительному разжижению масла конденсатором топлива. Чтобы избежать этого, необходимо повысить тепловой режим двигателя, что может быть достигнуто следующими мероприятиями (нормальная температура воды по термометру — 180—190°C):

а) Устройством регулируемых шторок перед лобовой поверхностью сердцевинной радиатора. Лучшей конструкцией таких шторок является следующая: в нижней части, перед сердцевинной радиатора, устанавливается ролик с внутренней спиральной пружиной, на котором укрепляется гибкая шторка (например матерчатая), вытягиваемая на необходимую высоту помощью троса или канатика, конец которого выводится на передний щиток в кабину.

б) Общим утеплением двигателя снаружи при помощи утеплительных капотов с регулируемыми клапанами со стороны радиатора. Это мероприятие может быть рекомендовано в основном в начале зимней эксплуатации.

Любым из перечисленных способов температура охлаждающей двигатель воды должна быть доведена до 180—200°F (по щитковому аэротермометру).

ПРЕОДОЛЕНИЕ ПОДЪЕМОВ И СПУСКОВ

При движении по крутому спуску для торможения двигателем включай более низкую передачу. На очень крутых длинных спусках включай заблаговременно вторую передачу, для того чтобы скорость автомобиля удерживалась торможением (двигателем) в безопасных пределах. Непрерывное или очень длительное применение ножного тормоза

моза вызывает чрезмерный износ накладок тормозных лодок.

Не стремись преодолеть подъем без переключения передач.

Если передачи не переключаются своевременно, двигатель и трансмиссия перегружаются, и скорость движения автомобиля снижается.

Регулятор максимального числа оборотов ограничивает в то же время максимальную мощность двигателя. Чтобы преодолеть подъем на максимальной скорости, включи следующую низшую передачу, когда число оборотов двигателя или скорость движения автомобиля начнут снижаться. Это позволит вести автомобиль на подъем с максимальной допустимой регулятором скоростью.

ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕСКУ

По рыхлому сухому песку или толстому слою гравия двигайся медленно, так как управление может быть затруднено возможными заносами автомобиля.

Приближаясь к участку дороги, покрытому песком гравием, заблаговременно снижай скорость.

ПОМНИ! Отбрасываемый с силой колёсами автомобиля песок или гравий может явиться причиной серьёзных повреждений.

На некоторых дорогах рядом с твёрдым покрытием есть полоса гравия или песка. Никогда не веди автомобиль по таким участкам дороги с большой скоростью. При движении колёс одной стороны автомобиля по рыхлой поверхности автомобиль «уводит» в сторону этой поверхности.

При трогании с песчаного места или места, покрытого гравием, включай сцепление очень плавно, чтобы колёса не буксовали, а следовательно, не зарывались, во избежание ненужного износа шин.

ДВИЖЕНИЕ ПО ГЛУБОКОЙ ГРЯЗИ

Если колёса движущегося по мягкой грязи автомобиля начинают буксовать, не давай колёнчатому валу двигателя больших оборотов и не стремись «выскочить» из грязи. При большом увеличении числа оборотов колёса обычно буксуют ещё больше и зарываются глубже в грязь, а при попытке «выскочить» из грязи может произойти поломка какой-нибудь детали трансмиссии. Застывший в грязи автомобиль вытаскивай при помощи лебёдки или другой машины.

ОСТАНОВКА АВТОМОБИЛЯ И ДВИГАТЕЛЯ

1. Замедли движение автомобиля, отпустив педаль акселератора и нажимая на педаль тормоза. Когда скорость движения автомобиля замедлена настолько, что соответствует холостому ходу двигателя, выключи сцепление и поставь рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение.

Когда автомобиль полностью остановится, отпусти педаль сцепления и затяни ручной тормоз.

2. Перед остановкой двигателя дай ему поработать в течение одной-двух минут на малых оборотах холостого хода.

Не давай колёнчатому валу больших оборотов перед остановкой и не выключай зажигание сразу после работы с большой нагрузкой. Останови двигатель, повернув ключ выключателя зажигания против часовой стрелки (налево).

При неработающем двигателе никогда не оставляй включённым зажигание во избежание порчи индукционной катушки и разрядки батареи.

3. Если автомобиль с заглушённым двигателем остановлен на спуске или на подъёме, включи первую передачу или задний ход. При остановках на уклонах поворачивай управляющие колёса в сторону.

4. При длительной остановке двигателя выпускай воду системы охлаждения, если температура окружающего воздуха ниже 0° С.

При температуре окружающего воздуха ниже — 10° оставь рычаг переключения механизма отбора мощности в положении «спускай» воду и масло из системы смазки двигателя. Спусти назад (рис. 24) и используй двигатель для того, чтобы вода и масла производили, пока они не остыли и их температура не снизилась до 60—50° С (140—120° F).

При спуске воды обязательно открывай оба краника продувай их сжатым воздухом. Оставь оба крана открытыми.

ПОЛЬЗОВАНИЕ ЛЕБЕДКОЙ

Всегда устанавливай в нейтральное положение рычага коробки перемены передач и выжимай педаль сцепления перед тем, как переключить рычаг механизма отбора мощности, приводящий в действие лебедку.

Сматывание троса

Выключи вилку сцепной муфты лебедки при помощи верхней рукоятки, показанной на рис. 23, и сматывай трос. Если трос находится под нагрузкой (поднят какой-либо груз), то подними стопорную пластину на полу кабины, пе-

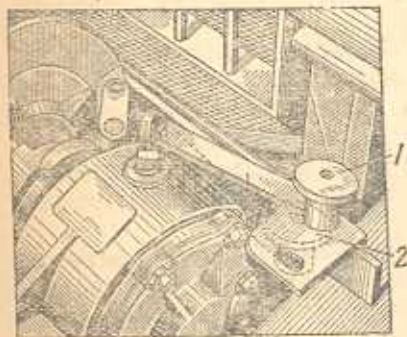


Рис. 23. Рычаг управления сцепной муфтой барабана лебедки:

1—муфта выключена; 2—муфта включена

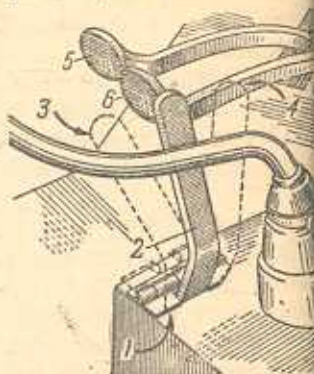


Рис. 24. Рычаг переключения механизма отбора мощности на лебедку:

1—стопорная пластина (для зацепления рычага в нейтральном положении); 2—рычаг переключения в нейтральном положении; 3—рычаг переключения в положение для сматывания троса (обратный ход); 4—рычаг переключения в положение для наматывания троса; 5—педаль сцепления; 6—педаль тормоза

Наматывание троса

Включи вилку сцепной муфты лебедки, как показано на рис. 23, выжми педаль сцепления, подними стопорную пластину и переставь рычаг переключения механизма отбора мощности вперед (см. рис. 24). После этого отпусти педаль сцепления.

ПОМНИ! При использовании лебедки необходимо следить, чтобы двигатель работал на средних оборотах (примерно 1000 об/мин). При работе на больших оборотах возможны поломки лебедки или другие серьезные аварии.

ОСТАНОВКА ЛЕБЕДКИ

Выжми педаль сцепления и установи рычаг механизма отбора мощности в нейтральное положение.

РЕГУЛИРОВКА МЕХАНИЗМОВ И АГРЕГАТОВ

ДВИГАТЕЛЬ

Регулировка зазора между толкателем и стержнем клапана. Проверь щупом на прогретом двигателе зазор между толкателем и стержнем клапана. Отрегулируй зазор при помощи регулировочных винтов (рис. 25).

Зазор для всасывающего клапана должен равняться 0,25 мм, для выхлопного клапана—0,25 мм.

Если автомобиль совершает длительные пробеги с большой скоростью движения, то зазор для выхлопного клапана нужно увеличить до 0,3 мм.

Регулировка натяжения ремня вентилятора. Если при вращении рукоятки на ремень вентилятора между шкивами генератора

и вентилятора получается прогиб более 12 мм (рис. 26). Если прогиб больше, то ремень надо подтянуть. Для этого отпусти винты и резко закрой его. Если двигатель глохнет, увеличь болты, крепящие кронштейн генератора и регулировочную накладку, затем рукой оттяни генератор до получения прогиба около 12 мм и снова затяни болты и крепления.

Регулировка карбюратора. Карбюратор отрегулирован на заводе и не требует никаких регулировок, кроме регулировки на холостой ход двигателя.



Рис. 25. Регулировка зазора между толкателем и стержнем клапана



Рис. 26. Регулировка натяжения ремня вентилятора

Регулировка карбюратора на холостой ход двигателя.

1. Установи при помощи упорного винта дросселя наименьшее устойчивое число оборотов двигателя на том ходу.

2. Вращая винт 19 (рис. 8) против часовой стрелки обедняй рабочую смесь до тех пор, пока двигатель не начнёт давать перебои в работе, после этого поверни винт 19 в обратную сторону до получения равномерной и устойчивой работы двигателя.

3. Проверь регулировку. Для этого плавно открой дроссель и резко закрой его. Если двигатель глохнет, увеличь число оборотов холостого хода, заворачивая упорный винт дросселя, после чего снова проверь регулировку.

Регулировка зазора между контактами прерывателя.

1. Сними крышку прерывателя-распределителя.

2. Сними ротор распределителя.

3. Проворачивая вал прерывателя-распределителя, установи его в такое положение, чтобы между контактами прерывателя был наибольший разрыв.

4. Ослабь затяжку зажимного винта 1 и, вращая регулировочный винт 2 (рис. 27), установи зазор А в 0,5 мм.

5. Проверь зазор щупом.

6. Отрегулировав зазор А, затяни доотказа зажимной винт и снова проверь зазор щупом.

7. Поставь на место ротор и крышку распределителя.

8. Проверь момент зажигания.

9. Проверь момент жиклера.

10. Проверь момент жиклера.

11. Проверь момент жиклера.

12. Проверь момент жиклера.

13. Проверь момент жиклера.

14. Проверь момент жиклера.

15. Проверь момент жиклера.

16. Проверь момент жиклера.

17. Проверь момент жиклера.

18. Проверь момент жиклера.

19. Проверь момент жиклера.

20. Проверь момент жиклера.

21. Проверь момент жиклера.

22. Проверь момент жиклера.

23. Проверь момент жиклера.

24. Проверь момент жиклера.

25. Проверь момент жиклера.

26. Проверь момент жиклера.

27. Проверь момент жиклера.

28. Проверь момент жиклера.

29. Проверь момент жиклера.

30. Проверь момент жиклера.

31. Проверь момент жиклера.

32. Проверь момент жиклера.

33. Проверь момент жиклера.

34. Проверь момент жиклера.

35. Проверь момент жиклера.

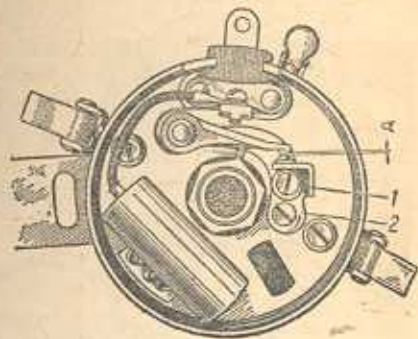


Рис. 27. Регулировка зазора между контактами прерывателя:
1—зажимной винт; 2—регулирующий винт; А—зазор между контактами (0,5 мм)

Установка и проверка момента зажигания. Момент зажигания должен соответствовать тому сорту горючего, на котором работает двигатель.

Устанавливая момент зажигания, соблюдай нижеследующие правила и окончательную проверку производи на автомобиле.

При работе на автобензине установи момент зажигания с таким расчётом, чтобы начало размыкания контактов было на 2° после верхней мёртвой точки. Пользуйся для этого меткой на шкиве коленчатого вала и стрелкой на шкиве распределительных шестерён.

Указанная здесь установка является основной заводской и рассчитана на применение высокооктановых бензинов.

2. Если запаздывание зажигания является недостатком, то можешь увеличить его до 4° после верхней мёртвой точки.

3. Для изменения установки момента зажигания ослабь затяжку главного зажимного винта 3 (рис. 28) и поверни корпус прерывателя 4. Для того чтобы увеличить запаздывание зажигания, поворачивай корпус прерывателя-распределителя по часовой стрелке; для уменьшения запаздывания поворачивай его против часовой стрелки.

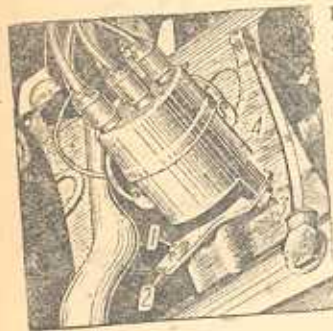


Рис. 28. Установка момента зажигания:

1—вспомогательный зажимной винт; 2—установочный рычаг; 3—главный зажимной винт; 4—корпус прерывателя-распределителя

температуры и на горизонтальном участке дороги включённой прямой передаче и скорости движения автомобиля 10 миль/час резко нажми на педаль акселератора.

При разгоне автомобиля до скорости 30 миль/час двигатель должен прослушиваться кратковременная детонация (металлический звонкий стук). Если детонация будет слишком сильной, то зажигание необходимо переставить на более позднее; если детонация совсем не наблюдается, то необходимо установить более раннее зажигание.

будет наблюдаться, то необходимо установить более раннее зажигание.

Регулировка искрового промежутка свечей. Величину искрового промежутка между электродами запальной свечи регулируй подгибанием наружного электрода.

Величина искрового промежутка должна быть: у запальной свечи типа А-7 — 0,6 мм, у запальной свечи типа А-5 — 0,5 мм.

Искровой промежуток проверяй цилиндрическим щупом, как при выгорании электродов плоский щуп не обеспечивает правильного замера.

РЕГУЛИРОВКА СЦЕПЛЕНИЯ

Регулируй расстояние между рычагом сцепления и педалью, а также свободный ход педали такой последовательности: отъедини регулировочную вилку от рычага сцепления (рис. 29) и отрегулируй расстояние между рычагом сцепления и педалью, а также свободный ход педали такой последовательности: отъедини регулировочную вилку от рычага сцепления (рис. 29) и отрегулируй расстояние между рычагом сцепления и педалью, а также свободный ход педали такой последовательности:

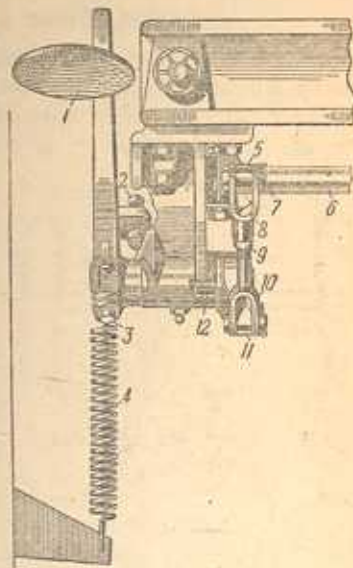


Рис. 29. Регулировка сцепления:

1—педаль сцепления; 2—упорный болт; 3—этикетный болт рычага педали сцепления; 4—возвратная пружина педали; 5—рычажок вилки выключения сцепления; 6—вилка выключения сцепления; 7—палец регулировочной вилки; 8—регулирующая вилка; 9—контргайка регулировочной вилки; 10—соединительная тяга; 11—рычаг валика педали; 12—вилка педали сцепления

Обязательно проверь установку зажигания на ходу автомобиля. Для этого прогрей двигатель до нормального температуры и на горизонтальном участке дороги включённой прямой передаче и скорости движения автомобиля 10 миль/час резко нажми на педаль акселератора.

При разгоне автомобиля до скорости 30 миль/час двигатель должен прослушиваться кратковременная детонация (металлический звонкий стук). Если детонация будет слишком сильной, то зажигание необходимо переставить на более позднее; если детонация совсем не наблюдается, то необходимо установить более раннее зажигание.

так, чтобы палец вилки 7 свободно скользил относительно регулировочной вилки и рычага вала вилки выключения время перемещения педали сцепления на 28 мм.

СХОЖДЕНИЕ ПЕРЕДНИХ КОЛЁС

Замерь величину схождения передних колёс (рис. 30). Замер производи в горизонтальной плоскости на высоте центров осевых шеек в положении для движения — то вперёд. Схождение (т. е. разность расстояний между

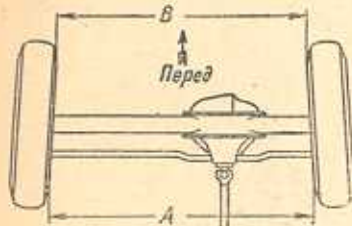


Рис. 30. Схождение передних колёс

рычага поворотной цапфы и, вращая наконечник, установь длину штанги, соответствующую сходимению колёс 1,5 мм. Установи штангу на место. Откати автомобиль вперёд или назад по меньшей мере на 3 м и ещё раз измерь величину схождения передних колёс.

ПОМНИ! При правильно отрегулированном сходимении колёс уменьшается износ шин и обеспечивается надёжное управление автомобилем.

РЕГУЛИРОВКА ТОРМОЗОВ

Свободный ход тормозной педали. Для проверки свободного хода тормозной педали перемещай педаль рукой и измеряй величину свободного хода до того момента, когда начнётся чувствоваться сопротивление (т. е. до соприкосновения штока с поршнем главного тормозного цилиндра).

Величина свободного хода тормозной педали должна равняться 28 мм (1 1/16 дюйма).

Свободный ход регулируется изменением длины соединительной тяги 4 (рис. 31), для чего она ввёртывается в шток поршня или вывёртывается из него. Предварительно необходимо открутить контргайку 3.

Холодки тормозов передних и задних колёс. При небольшом износе фрикционных накладок произведи регулировку, следующим образом:

Подними домкратом соответствующую сторону моста так, чтобы колесо свободно вращалось.

Вращай «наружу» (по стрелке В, рис. 32) головку регулируемого кулачка передней колодки до тех пор, пока колодка полностью не затормозит колесо. После этого поворачивай головку в обратном направлении (по стрелке А) до тех пор, пока колесо не начнёт вращаться свободно.

То же проделай с головкой регулировочного кулачка задней колодки.

Так же отрегулируй тормозные барабаны остальных трёх колёс. После окончания регулировки затормози автомобиль. После этого проверь снова каждое колесо,

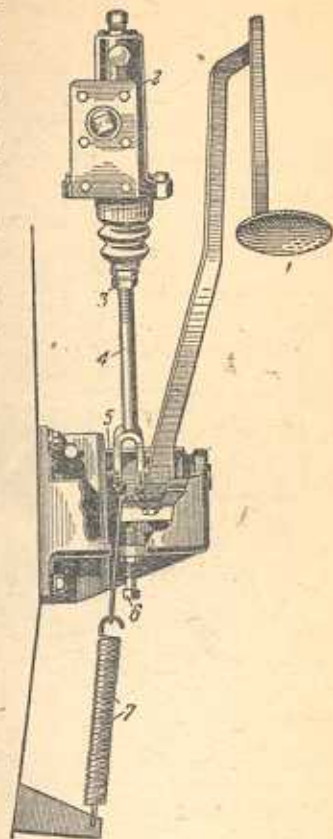


Рис. 31. Регулировка свободного хода педали тормоза:

1—педаль тормоза; 2—главный тормозной цилиндр; 3—контргайка соединительной тяги; 4—соединительная тяга; 5—палец вилки соединительной тяги; 6—упорный болт рычага педали; 7—возвратная пружина педали тормоза

чтобы убедиться в том, что тормозы не затянуты слишком туго.

При значительном износе накладок тормозных колёс после смены их и после шлифовки барабанов пользуйтесь для регулировки опорными пальцами колодок.

Предварительно проверь зазор между колодками и барабаном.

В верхней части колодки зазор должен быть 0,3 мм (0,012 дюйма); у нижней части колодки зазор должен быть равен 0,15 мм (0,006 дюйма).

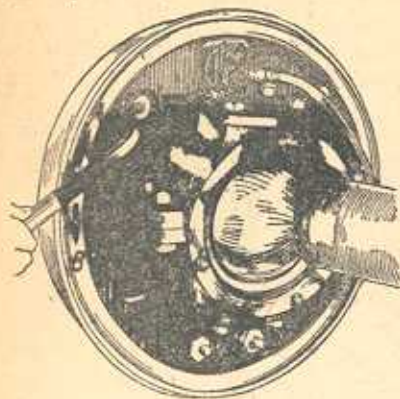


Рис. 32. Регулировка тормозных колодок передних и задних колёс:
А—колодка отодвигается от барабана;
В—колодка приближается к барабану

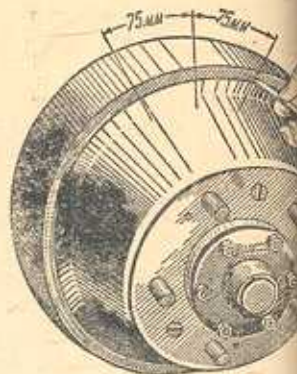


Рис. 33. Проверка зазора колодкой и барабаном

Замеряй зазоры при помощи щупов соответствующей толщины. Поворачивай тормозной барабан так, чтобы отверстие для проверки зазора находилось против соответствующих мест колодок, а именно: на расстоянии 75 мм вертикали, проходящей через центр тормозного цилиндра (рис. 33).

Производи регулировку опорными пальцами только

в случае, когда зазор у нижней части колодок отклоняется от нормального.

Если необходимо изменить положение опорных пальцев, то поступай следующим образом (рис. 34):

1. Чтобы уменьшить зазор между нижней частью колодки и барабаном, вращай правый палец каждой колодки против часовой стрелки, а левый по часовой стрелке. Предварительно отпусти контргайки.

2. При изменении положения опорного пальца следи, чтобы зазор между верхней частью колодки и барабаном был нормальным, т. е. 0,3 мм. При необходимости регулируй его регулировочным кулачком.

Проверь уровень жидкости в резервуаре тормозного цилиндра: он не должен опускаться больше чем на 12 мм ниже нижнего среза заливной горловины.

Доливай в резервуар специальную импортную тормозную жидкость или одну из следующих смесей:

- 1) 1,0 кг этилового спирта + 0,6 кг глицерина + 0,2 кг ацетона;
- 2) 0,5 кг касторового масла + 0,5 кг ацетона.

Выпуск воздуха из системы гидравлического привода.

Если в систему гидравлического привода тормозов попал воздух, то тормозная педаль пружинит («проваливается»), и торможение происходит только после нескольких повторных нажатий педали.

Выпуск воздуха производи в такой последовательности:

1. Проверь уровень жидкости в главном тормозном цилиндре и в случае необходимости доли жидкость. В течение

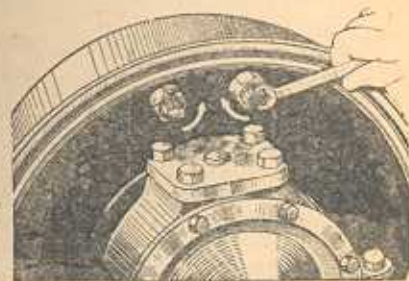


Рис. 34. Регулировка тормозных колодок при помощи опорных пальцев

ние всего процесса выпуска воздуха следите за тем, чтобы в резервуаре было достаточное количество тормозной жидкости.

2. Выверни заглушку из ниппеля для выпуска воздуха из резервуара и надень на ниппель конец резиновой трубки 2 (рис. 35).

3. Свободный конец резиновой трубки опусти в чистый стеклянный сосуд с тормозной жидкостью (ниже уровня жидкости).

Отверни для выпуска воздуха шестигранный ниппель 1/2—3/4 оборота.

4. Предложи своему помощнику медленно нажимать и отпускать тормозную педаль на половину её хода до тех пор, пока из конца трубки, опущенной в жидкость, не начнёт вытекать жидкость без воздушных пузырьков. Педаль может быть выжата на половине хода и отпущена 6—10 раз, того, как понадобится пополнить запас жидкости в резервуаре главного цилиндра.

5. Затяни доотказа шестигранный ниппель для выпуска

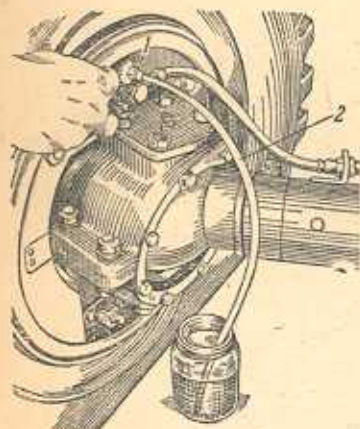


Рис. 35. Выпуск воздуха из системы гидропривода тормозов:

1—ниппель для выпуска воздуха; 2—резиновая трубка

воздуха. Сними с шестигранника резиновую трубку и введи в наконечник заглушку.

Таким же способом удали воздух из всех тормозных колёсных цилиндров.

Тормозная жидкость, выпущенная при удалении воздуха из стеклянный сосуд, перед повторной заливкой её в главный тормозной цилиндр должна полностью отстояться (пока не прекратится выделение из неё пузырьков воздуха).

Регулировка ручного тормоза. Регулировку зазора между лентой и барабаном ручного тормоза производит так:

1. Установи рычаг ручного тормоза в полностью отторженное положение.

2. Расшилнтуй установочный винт 2 (рис. 36) и, вращая этот винт, установи зазор между лентой и барабаном тормоза у кронштейна винта, равный 0,25—0,30 мм (0,010—0,012 дюйма). Вновь зашлнтуй установочный винт проволокой.

3. Отпусти гайки 3 регулировочного болта.

4. Отпустив контргайку 4, вращай гайку 5 регулировочного болта кронштейна до тех пор,

пока зазор между накладкой ленты и нижней частью тормозного барабана станет равным 0,25—0,30 мм (0,010—0,012 дюйма).

С помощью контргайки 4 закрепи регулировочный болт 6 кронштейна.

Затяни гайки регулировочного болта 7 до прекращения движения на регулировочном болте 6 на обоих концах.

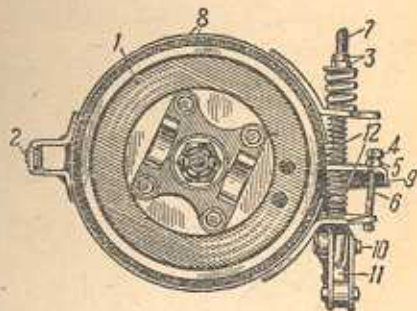


Рис. 36. Регулировка ручного тормоза:

1—тормозной барабан; 2—установочный винт; 3—контргайка и гайка; 4—контргайка; 5—регулировочная гайка; 6—регулировочный болт кронштейна; 7—регулировочный болт колпов ленты; 8—тормозная лента с накладкой; 9—кронштейн; 10—палец кулачка; 11—тормозная шота; 12—отжимные пружины

РЕГУЛИРОВКА РУЛЕВОГО МЕХАНИЗМА

Основными регулировками рулевого механизма являются: регулировка продольного люфта подшипников червяка, регулировка продольного люфта вала рулевой сошки, регулировка зацепления червяка и сектора.

Перед выполнением регулировок установи на домкрат передний мост автомобиля и проверь, не являются ли причинами неисправности смещения рулевой колонки, недостаточная или чрезмерная затяжка шарниров штанг рулевого управления и т. п.

Регулировка продольного люфта подшипников червяка. Подшипники червяка необходимо подтянуть, если продольный люфт больше 0,25 мм. Регулировку производят так:

1. Выверни четыре болта, крепящих нижнюю крышку картера рулевого механизма. Сними крышку, что откроет доступ к прокладкам (рис. 37). Эти прокладки имеют толщину 0,25 мм, 0,12 мм и 0,08 мм.

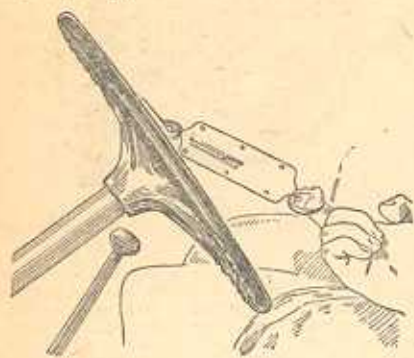


Рис. 37. Проверка сопротивления вращению рулевого колеса (при помощи динамометра)

2. Отдели ножом прокладки, стараясь не повредить их. Сними одну прокладку толщиной 0,12 мм и установи крышку в место.

3. Отъедини задний конец продольной рулевой штанги от рулевой сошки. Проверь регулировку по вращению колеса: оно должно вращаться легко. Если имеется возможность проверить при помощи динамометра сопротивление при вращении рулевого колеса, то сделай это следующим способом. Зацепи крючок динамометра за внешнюю часть спицы рулевого колеса (рис. 37). Если динамометр показывает сопротивление вращению 0,5—0,9 кг, то регулировка выполнена правильно. Если усилие меньше 0,5 кг, удали одну прокладку; если усилие больше 0,9 кг, поставь обратную прокладку.

Устранение продольного люфта вала рулевой сошки.

1. Предварительно проверь, затянуты ли гайки шпильки опорного кронштейна 3 (рис. 38) и зажимная гайка 2.

Ослабь затяжку болтов крепления к раме опорного кронштейна рулевой колонки, это позволит колонке занять правильное положение во время выполнения регулировки.

2. Устрани продольный разбег вала рулевой сошки, затянув регулировочный винт 2 (рис. 39) до его соприкосновения с валом, после этого затяни контгайку.

Регулировка зацепления червяка и сектора. Перед регулировкой рулевого механизма выполнена так, что наименьший люфт получается при положении механизма, соответствующем движению прямо вперед, а при поворотах люфт постепенно

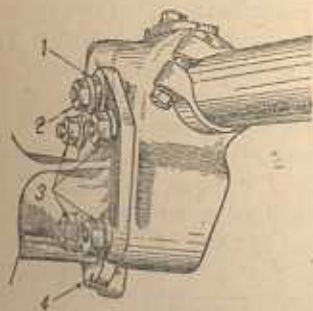


Рис. 38. Регулировка люфта в зацеплении червяка с сектором:

1—эксцентриковая втулка; 2—зажимная гайка; 3—гайки шпильки; 4—эксцентриковая головка



Рис. 39. Регулировка осевого люфта вала рулевой сошки:

1—регулирующие прокладки; 2—регулирующий винт

увеличивается. Поэтому следует производить регулировку зацепления червяка с сектором в средней части, не касаясь заеданий по краям.

Производи регулировку в такой последовательности:

1. Отъедини продольную штангу от рулевой сошки. Поставь рулевое колесо в среднее положение, т. е. так, чтобы спица с меткой была направлена точно вниз.

2. Устрани продольный люфт вала рулевой сошки (см. выше).

3. Отверни гайки шпилек опорного кронштейна 3 (рис. 38) на $\frac{1}{4}$ оборота и зажимную гайку 2 эксцентриковой втулки на $\frac{1}{2}$ оборота.

4. Медленно затягивай (по часовой стрелке) эксцентриковую регулировочную втулку до тех пор, пока при покачивании взад-вперед рулевой сошки не будет чувствоваться лёгкое зажимание в среднем положении рулевого колеса при его перемещении взад и вперед.

5. Если имеется возможность замерить при помощи динамометра величину усилия для поворачивания рулевого колеса, то регулировку следует производить таким образом, чтобы это усилие равнялось 0,9—1,4 кг (оно зависит также от степени отрегулированности подшипников колонки).

6. Проверни рулевое колесо от одного крайнего положения до другого и по всей длине хода проверь лёгкость хода.

7. Если рулевой механизм затянут слишком сильно, то поверни эксцентриковую втулку 1 против часовой стрелки до получения некоторого люфта. После этого поверни эксцентриковую втулку по часовой стрелке, но на угол, несколько меньший по сравнению с углом, на который втулка была повернута против часовой стрелки.

Если и после этого не достигнута нормальная затяжка рулевого механизма, повтори регулировку сначала.

Важно, чтобы регулировка всегда заканчивалась поворотом эксцентриковой втулки по ходу часовой стрелки.

8. Затяни гайку эксцентриковой втулки и гайки шпилек опорного кронштейна. При правильной регулировке зацепления люфт при повороте рулевого колеса от среднего положения вправо должен быть такой же величины, как и при повороте влево.

РЕГУЛИРОВКА ПОДШИПНИКОВ СТУПИЦ КОЛЕС

1. Подними одну сторону переднего или заднего моста так, чтобы свободно вращалось то колесо, подшипники которого регулируются. Нанеси метки на ступице и фланце, чтобы обеспечить правильность последующей сборки.

2. Передние колёса: отверни гайки и сними пружинные шайбы крепления фланца вала колеса к ступице, выверни фланец приводного вала колеса, вставив в отверстие фланца два болта съёмника и завернув эти болты. Для этой цели могут быть использованы болты-съёмники с коническими концами (рис. 39).

С помощью специального ключа для регулировки подшипников колёс (имеющегося в наборе инструмента автомобиля) выверни внешнюю регулировочную гайку колёса. Сними замковую шайбу внутренней регулировочной гайки.

Задние колёса: отверни гайки и сними пружинные шайбы крепления фланца приводного вала к ступице. При помощи болтов-съёмников вытяни приводной вал и сними внешний сальник.

Отверни специальным ключом наружную регулировочную гайку и сними замковую шайбу внутренней регулировочной гайки.

3. Специальным ключом (см. рис. 40), вращая его по часовой стрелке, затяни доотказа внутреннюю регулировочную гайку, после чего отверни её на $\frac{1}{4}$ оборота.

При правильной регулировке колесо не должно иметь поперечной (осевой) игры, должно вращаться свободно без заклинивания.

4. Установи на место замковую шайбу регулировочной гайки. Штифт регулировочной гайки должен входить в отверстие из отверстий замковой шайбы. Для этого возможно придется перевернуть замковую шайбу и даже с силой повернуть в ту или другую сторону внутреннюю регулировочную гайку. Регулировка подшипников не должна изменяться.

5. Установи на место наружную регулировочную гайку.

надёжно затяни её. После этого снова проверь регулировку подшипников, не пытаясь ослабить затяжку подшипников, отпуская только одну наружную регулировочную гайку.

6. Передние колёса: установи на место фланец вала колёса — метки на фланце и ступице должны совпасть. Установи на место пружинные шайбы и затяни гайки. Пред-

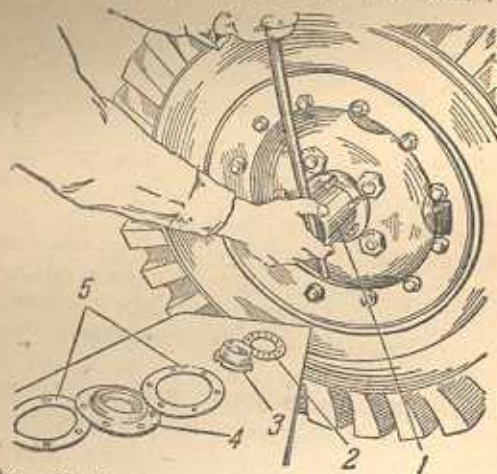


Рис. 40. Регулировка подшипников ступиц колёс:

1—специальный ключ для регулировочной гайки; 2—защелочная шайба регулировочной гайки; 3—наружная регулировочная гайка; 4—наружный сальник и держатель; 5—прокладки держателя сальника и фланца полуоси

арительно выверни из фланца болты-съёмники, установи их во фланцы задних полуосей и затяни доотказа контргайки болтов-съёмников.

7. Задние колёса: установи на место внешний сальник, прокладки и приводной вал — метки на фланце приводного вала и ступице должны совпасть. Болты-съёмники должны быть вывернуты настолько, чтобы они не упирались в ступицу, а контргайки их должны быть надёжно затянуты.

РЕГУЛИРОВКА МЕХАНИЗМОВ ЛЕБЕДКИ

Регулировка предохранительного тормоза. Если под нагрузкой проскальзывает, когда механизм от мощности находится в нейтральном положении или когда предохранительная шпилька срезалась, увеличь натяжение пружины тормоза 12 (рис. 41), для чего затяни на один оборот регулировочную гайку 16, расположенную в картере тормоза. Затяни контргайку и проверь. Если не ходимо, затяни гайку больше чем на пол-оборота.

Даже при правильной регулировке тормоз будет немного нагреваться, но если картер тормоза нагрет настолько, что рука не терпит этой температуры, значит, натяжение тормоза слишком велико и его необходимо уменьшить.

Регулировка тормоза барабана. Если барабан лебедки при сматывании троса вращается с ускорением, необходимо увеличить натяжение тормоза. Для этого завёртывай регулировочную гайку на рычажке колодки тормоза, увеличивая натяжение пружины 14 до тех пор, пока барабан не перестанет вращаться по инерции.

УХОД ЗА АВТОМОБИЛЕМ

Обкаточный период для нового или вышедшего из капитального ремонта автомобиля Додж модели WC-51, обкатывающий необходимую приработку деталей, соответствует пробегу в 1000 км (около 600 миль).

На протяжении этого пробега автомобиль требует особенно внимательного ухода.

В обкаточный период необходимо соблюдать следующие правила:

- автомобиль не следует перегружать;
- скорость движения не должна превышать 20—25 миль/час;
- каждые 200 миль (320 км) смазка в картере двигателя должна меняться;
- ежедневно или через каждые 100—130 миль пробега необходимо подтягивать все соединения и крепёжные детали.

Е. Краткое руководство по автомобилю

Проверь и, если нужно, отрегулируй зазор между жнями клапанов и их толкателями.

Очисти прерыватель-распределитель и индукционную катушку от пыли. Осмотри контакты прерывателя-распределителя и, если нужно, установи правильный зазор между контактами.

Проверь состояние свечей, очисти их и установи правильный зазор между электродами.

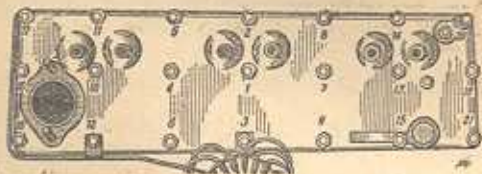


Рис. 42. Последовательность подтяжки гаек крепления головки блока

Проверь уровень тормозной жидкости в главном тормозном цилиндре системы гидропривода тормозов (уровень тормозной жидкости должен быть на 12 мм ниже поверхности отверстия наполнительной горловины бачка главного тормозного цилиндра).

ПОМНИ! В систему гидропривода тормозов заливай только специальную тормозную жидкость или её заменители:

1) смесь из этилового спирта (1,0 кг), глицерина (0,6 кг) и ацетона (0,2 кг);

2) смесь из касторового масла (0,5 кг) и ацетона (0,5 кг).

ПОСЛЕ 3000 МИЛЬ (ОКОЛО 5000 КМ) ПРОБЕГА

Проверь правильность «схождения» колёс и, в случае необходимости, отрегулируй его.

Очисти коллекторы и щётки генератора и стартера. Промой систему охлаждения двигателя.

4. Очисти фильтры и отстойники бензонасоса и картера.

5. При необходимости удали нагар из камер сгорания двигателя и произведи притирку клапанов.

6. Сними и промой поддон картера двигателя и фильтра масляного насоса. Осмотри коренные и шатунные подшипники.

7. Очисти клеммы батареи и смажь их техническим вазелином или солидолом.

8. Проверь всю электропроводку, затяни соединения проводов с изношенной изоляцией.

9. Очисти тормозные барабаны и колодки от пыли и грязи, проверь состояние накладок колодок.

Производи смазку механизмов автомобиля согласно карте и схеме смазки (рис. 43, стр. 76).

КАРТА СМАЗКИ АВТОМОБИЛЯ ДОДЖ

Место смазки	Число точек смазки	Периодичность смазки			
		сквозное	через 250 миль (400 км)	через 1000 миль (1600 км)	через 6000 миль (9600 км)
Пальцы и серьги рессор	4+8	—	—	×	—
Шарниры штанг рулевого управления	2+2	—	—	×	—
Карданные шарнары	9 (без лебёдки) или 13	—	—	×	—
Вал педалей сцепления и тормозы	2	—	—	×	—
Подшипники ступиц колёс	—	—	—	—	×
Шарниры тяг и рычагов тормозов, сцепления, акселератора и др.	—	—	—	×	—
Картер рулевого механизма	1	—	—	×	—

мод. WC-51, $\frac{3}{4}$ (4x4)

Операция и необходимые принадлежности	Рекомендуемые масла и смазки				
	импортные		отечественные		
	лето	зима	летом	зимой	
Смазать (тавотпресс)	NGLI-№ 2	NGLI-№ 2	NGLI-№ 1	Нигрол (50%) + солидол (50%)	Нигрол
То же	То же	То же	То же	То же	То же
Набить от руки при помощи деревянной лопатки	NGLI-№ 2 или № 3 при температуре более 30° C	NGLI-№ 2	Консталин или солидол	Консталин или солидол	Консталин или солидол
Смазать (маслёнка)	SAE-20	SAE-10	То же, что для двигателя	То же, что для двигателя	То же, что для двигателя
Проверить уровень, добавить (тавотпресс). Смена через 5000 миль	SAE-90	SAE-80	I. Автол 10 (50%) + солидол (50%) II. Нигрол	I. Автол 10 (70%) + солидол (30%) II. Нигрол (60%) + автол 6 (40%)	I. Автол 10 (70%) + солидол (30%) II. Нигрол (60%) + автол 6 (40%)

№ по схеме	Место смазки	Число точек смазки	Периодичность, смазки			
			ежедневно	через 250 миль (400 км)	через 1000 миль (1600 км)	через 6000 миль (9600 км)
8	Червячный редуктор привода лебёдки	1	—	—	×	—
9	Подшипники барабана лебёдки	2	—	—	×	—
10	Подшипники вала барабана лебёдки	1	—	—	×	—
11	Муфта включения барабана лебёдки	1	—	—	×	—
12	Карданные шарниры в поворотных цапфах	2	—	—	×	—
13	Коробка на ремени передач	1	—	×	—	—
14	Раздаточная коробка	1	—	×	—	—
15	Картер переднего и заднего мостов	2	—	×	—	—

Операции и необходимые принадлежности	Рекомендуемые масла и смазки			
	импортные		отечественные	
	летом	зимой	летом	зимой
Проверить уровень, добавить (тавотипресс). Смена через 5000 миль	SAE-90	SAE-80	I. Автол 10 (50%) + солидол (50%) II. Нигрол	I. Автол (70%) + солидол (30%) II. Нигрол + автол (40%) Нигрол
Смазать (тавотипресс)	NGLI-№ 1	NGLI-№ 1	Нигрол (50%) + солидол (50%) То же	То же
То же	То же	То же	То же, что для двигателя	Нигрол
Смазать (маслёнка) Смазать (тавотипресс)	SAE-30 NGLI-№ 1	SAE-10 NGLI № 1	Нигрол (50%) + солидол (0%) I. Автол 10 (50%) + солидол (50%) II. Нигрол	I. Автол (70%) + солидол (30%) II. Нигрол (60%) + автол (40%) То же
Проверить уровень, добавить. Смена через 6000 миль (тавотипресс)	SAE-90	SAE-80	То же	То же и для подвешивающих: I. Брайтсток II. Авиэкас до МК
То же	То же	То же	То же	

Место смазки	Место точки смазки	Периодичность смазки				Операции и необходимые принадлежности	Рекомендуемые масла и смазки			
		ежедневно	через 250 миль (400 км)	через 1000 миль (1600 км)	через 6000 миль (9600 км)		импортные		отечественные	
							летом	зимой	летом	зимой
Подшипник и сальник водяного насоса	1	—	—	×	—	Смазать (губотпресс)	NGLI-№ 4	NGLI-№ 4	Консталлин или солидол	Консталлин или солидол
Прерыватель-распределитель	—	—	—	×	—	Для смазки корпуса—маслёнка, для смазки кулачка—фигиль	SAE-10	SAE-10	То же, что для двигателя; для поверхности кулачка—вазелин	
Генератор (только 12-вольтный)	2	—	—	×	—	По 10 капель в каждую маслёнку на торцовой крышке	То же	То же	То же	
Стартер	1	—	—	×	—	Добавить до уровня крышки маслёнки	.	.	.	
Воздушный фильтр	—	—	×	—	—	Проверить уровень, добавить	.	.	.	
Двигатель	1	×	—	—	—	Проверить уровень, добавить. Смена через 750 миль	SAE-30	SAE-10 SAE-10W SAE-10+ +10% керосина при температуре -20°C и ниже	I. Лубрикетинг (70%) + брайтсток или авиамасло МК (30%) II. Автол 10	I. Лубрикетинг II. Автол 6 или автол 4 при температуре -20°C и ниже
Масляный фильтр, (внешний)	—	—	—	×	—	Проверить состояние патрона и при необходимости — сменить его	—	—	—	—
Буксирный крюк	—	—	—	×	—	Смазать пальцы и соединительное звено	SAE-30	SAE-10	То же, что для двигателя	

ШОФЕРСКИЙ ИНСТРУМЕНТ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

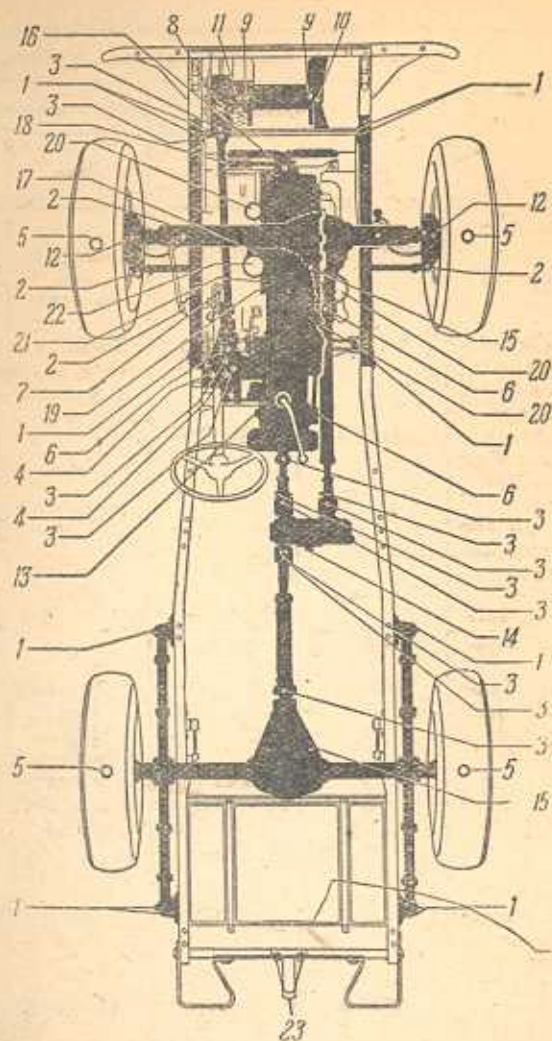
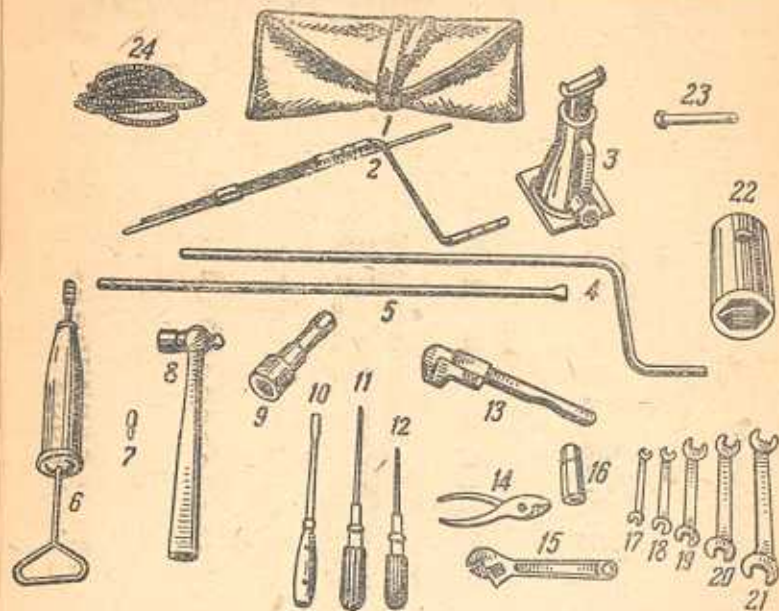


Рис. 43. Схема смазки шасси автомобиля.



1—сумка для инструмента; 2—рукоятка домкрата; 3—домкрат; 4—пусковая рукоятка; 5—рукоятка торцового ключа колеса; 6—гавозатяг; 7—наконечник тавотресса; 8—молоток; 9—горцовый ключ колеса; 10—отвертка; 11—большая отвертка; 12—малая отвертка; 13—разводной ключ с прямой головкой; 14—плоскогубцы; 15—разводной ключ с головкой под углом; 16—ключ для свечей; 17—гаечный двусторонний ключ (1 1/4, и 1 1/2 дюйма); 18—гаечный двусторонний ключ (1 1/2, и 1 3/4 дюйма); 19—гаечный двусторонний ключ (1 3/4, и 1 1/2 дюйма); 20—гаечный двусторонний ключ (1 1/2, и 1 3/4 дюйма); 21—гаечный двусторонний ключ (1 1/2, и 1 3/4 дюйма); 22—ключ для регулировки подшипников ступиц колеса; 23—предохранительная (срезающаяся) шпилька вышки кардана (для автомашин, оборудованных лебедкой); 24—цепь для ши

**ТАБЛИЦА
ПЕРЕВОДА АНГЛИЙСКИХ МЕР В МЕТРИЧЕСКИЕ**

Перевод английских миль в километры		Перевод английских футов на дюйм ³ в кг/см ³		Перевод градусов Фаренгейта в градусы Цельсия	
миль	км	фут.	дюйм ³ кг/см ³	°F	°C
1	1,61	1	0,07	0	-17,8
5	8,05	5	0,35	10	-12,2
10	16,10	10	0,70	20	-6,7
15	24,15	15	1,05	30	-1,1
20	32,20	20	1,41	32	0
25	40,25	25	1,76	40	4,4
30	48,30	30	2,11	50	10,0
35	56,35	35	2,46	60	15,5
40	64,40	40	2,81	70	21,1
45	72,45	45	3,16	80	26,6
50	80,50	50	3,52	90	32,2
55	88,55	55	3,87	100	37,7
60	96,60	60	4,22	110	43,3
65	104,65	65	4,57	120	48,8
70	112,70	70	4,92	130	54,4
75	120,75	75	5,27	140	60,0
80	128,80	80	5,62	150	65,5
85	136,85	85	5,97	160	71,1
90	144,90	90	6,33	170	76,6
95	152,95	95	6,68	180	82,2
100	161,00	100	7,03	190	87,7
105	169,05	105	7,38	200	93,3
110	177,10	110	7,73	210	98,9
115	185,15	115	8,09	212	100,0



СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Краткое описание автомобиля	3
Краткая техническая характеристика автомобиля	28
Органы управления и контрольные приборы	31
Подготовка автомобиля к работе	38
Управление автомобилем	43
Регулировка механизмов и агрегатов	49
Уход за автомобилем	65
Приложения:	
Приложение 1. Шоферский инструмент и приспособления	77
Приложение 2. Таблица перевода английских мер в метрические	78



Редактор Архангельский Л. В.

Технический редактор Шевченко Г. И.

Корректор Коган С. С.

531761.

Подписано к печати 12.2.44.

Объем 2 $\frac{1}{2}$ п. л.

Ч. дит. л. 3,4.

В 1 п. л. 6390 тит. зв.

Изд. № 26566

Зах. 3068

Тип. «Красное знамя», Москва, Суцшевская, 21.