

диафрагмой с атмосферой. При вращении распределительного вала рычаг 22, следуя за профилем эксцентрика, поворачивается вокруг оси 24 и скошенным концом нажимает на рычаг 8, установленный на той же оси. При этом рычаг 8 через шток 7 опускает диафрагму вниз и в рабочей полости насоса создается разрежение.

Под действием разрежения клапан 15 открывается и бензин из бака засасывается в рабочую полость насоса через фильтр 13 отстойника. При дальнейшем вращении распределительного вала рычаг 22, продолжая следовать за профилем эксцентрика, повернется в обратную сторону, и его действие на рычаг 8 прекращается. Диафрагма под действием пружины 5 прогибается вверх, и давление в рабочей полости насоса повышается. Всасывающий клапан 15 при этом закрывается, а нагнетательный 14 откроется, и бензин через трубку, присоединенную к отверстию 2, будет поступать в карбюратор. Величина давления, развиваемого насосом, зависит только от силы пружины 5.

Когда поплавковая камера карбюратора заполнится и ее игольчатый клапан закроется, подача бензина насосом прекратится, так как давление, создаваемое насосом, недостаточно велико для того, чтобы открыть этот клапан.

При полностью заполненной поплавковой камере карбюратора диафрагма бензинового насоса находится в нижнем положении, и рычаг 22 качается вхолостую.

Диафрагма бензинового насоса совершает полный ход только при заполнении пустой поплавковой камеры. При работе же двигателя насос подает бензина столько, сколько его расходуется; уровень топлива в поплавковой камере поддерживается при этом примерно на одной и той же высоте. Диафрагма перемещается только на часть ее хода, а рычаг 22 частично ходит вхолостую.

Бензиновый насос снабжен рычагом 10 для подкачки топлива вручную. Рычаг укреплен на валике 9, в средней части которого имеется вырез. Пружиной 25 рычаг оттягивается книзу; при этом положении вырез в его валике не мешает перемещению рычага 8 при работе насоса от эксцентрика. При качании рукой рычага 10 край выреза на валике 9 нажимает на рычаг 8, диафрагма опускается, в полости насоса создается разрежение, и бензин всасывается. Затем при обратном движении рычага 10 рычаг 8 освобождается от действия валика 9, диафрагма под действием пружины 5 поднимается и бензин подается в карбюратор. При полностью опущенной диафрагме подкачивать топливо вручную нельзя. В этом случае необходимо повернуть коленчатый вал двигателя так, чтобы диафрагма заняла другое положение.

В эксплуатации необходимо периодически очищать отстойник бензинового насоса и его фильтр (сетку). При постановке на место отстойника необходимо плотно прижимать прокладку 16, чтобы исключить возможность подтекания бензина и прососа воздуха.

Для восстановления смятой пробковой прокладки ее следует распарить в горячей воде. При повреждении прокладки, если нет возможности ее заменить, можно восстановить плотность соединения, намазав прокладку размятым мягким мылом.

Для проверки действия бензинового насоса следует отъединить трубку от насоса к карбюратору и подкачать топливо вручную. Сильная пульсирующая струя бензина укажет на исправность насоса. Протекание бензина через отверстия 6 указывает на неисправность диафрагмы и необходимость ее замены.

Следует помнить, что при неполадках в системе питания (прекращение подачи топлива и т. д.) не надо начинать их устранение с разборки насоса. Разбирать насос нужно только в случае действительной необходимости после продувки бензопроводов и самого насоса.

### **Карбюратор**

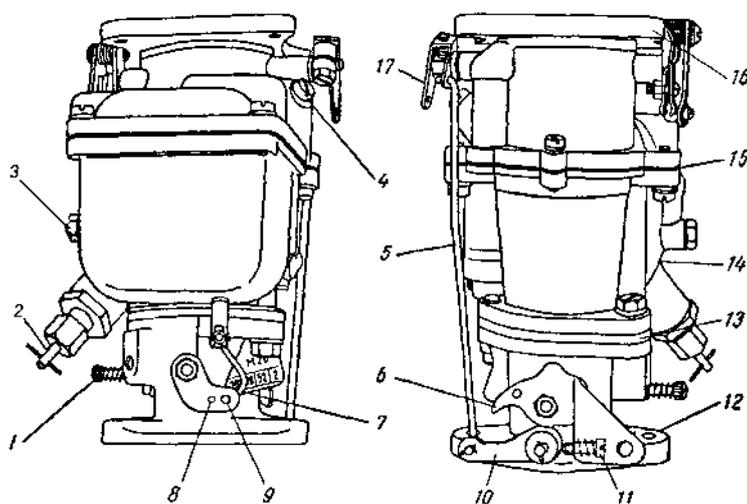
Карбюратор К-22-А вертикального типа с падающим потоком и диффузором переменного сечения обеспечивает хорошее распыливание топлива, экономичную и плавную работу двигателя на всех режимах.

Карбюратор состоит из трех основных частей (фиг. 59): корпуса 14, крышки 16 и нижнего патрубка 12. Между корпусом и нижним патрубком положена толстая теплоизолирующая прокладка 13, сверху и снизу которой установлены уплотняющие тонкие картонные

прокладки. Бензин попадает в поплавковую камеру карбюратора через игольчатый клапан 21 (фиг. 60). Поплавок 22 с помощью припаянной к нему петли шарнирно подвешен на оси. При наполнении поплавковой камеры поплавок всплывает и запирает игольчатый клапан, прекращая подачу бензина в поплавковую камеру. Поплавковая камера балансирующая — ее воздушная полость сообщается с воздушным патрубком через трубку 26. Блок диффузоров выполнен в виде общей отливки.

В наружном диффузоре имеются окна, закрытые пластинами 6 из пружинной стали; пластины укреплены винтами только сверху. При малом разрежении в карбюраторе пластины прижаты к корпусу диффузора; при большом разрежении под действием воздушного потока пластины отгибаются и проходное сечение наружного диффузора увеличивается. В верхнем патрубке на оси установлена воздушная заслонка 1 снабженная клапаном 2.

Бензин из поплавковой камеры может поступать в смесительную камеру через главное дозирующее устройство, экономайзер, ускорительный насос, систему холостого хода. Карбюратор работает следующим образом.



Фиг. 59 Общий вид карбюратора:

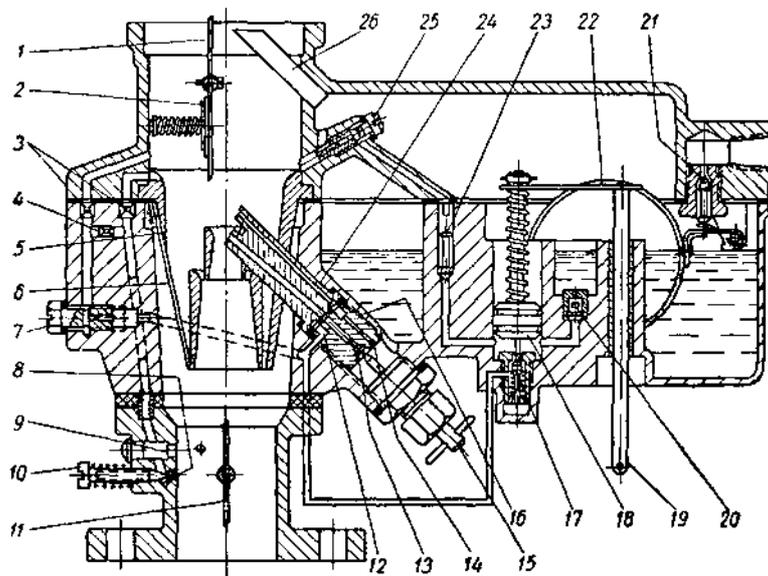
1 — винт регулировки качества смеси холостого хода; 2 — регулировочная игла главного жиклера; 3 — жиклер холостого хода; 4 — жиклер ускорительного насоса; 5 — тяга, связывающая воздушную и дроссельную заслонки; 6 — рычаг дроссельной заслонки; 7 — тяга ускорительного насоса; 8 и 9 — отверстия в рычаге привода ускорительного насоса; 10 — рычаг с кулачком для упора винта 11; 11 — винт регулировки числа оборотов холостого хода; 12 — нижний патрубок; 13 — теплоизолирующая прокладка; 14 — корпус карбюратора; 15 — уплотнительная прокладка; 16 — крышка карбюратора; 17 — рычаг оси воздушной заслонки.

Главное дозирующее устройство состоит из блока 16 жиклеров и блока 24 распылителей. Центральное отверстие в блоке жиклеров является главным жиклером 13, боковое отверстие — компенсационным жиклером 14. Блок 24 распылителей прижат к корпусу карбюратора блоком жиклеров, ввернутым на резьбе. Между блоком распылителей и корпусом установлена прокладка. Главный и компенсационный жиклеры сообщаются с соответствующими каналами распылителя через отверстие в фигурной прокладке, расположенной между блоком жиклеров и блоком распылителей. Блок жиклеров должен быть туго завернут, чтобы предотвратить течь бензина в смесительную камеру через неплотности.

Отверстие, через которое устанавливается на место блок жиклеров, закрыто корпусом регулировочной иглы 15. Поворачивая иглу, можно изменять проходное сечение главного жиклера. В главное дозирующее устройство бензин поступает из поплавковой камеры через соединительное отверстие. При открытом клапане экономайзера топливо подводится дополнительно к распылителю компенсационного жиклера, минуя этот жиклер.

Канал распылителя главного жиклера выходит в среднюю часть самого малого диффузора, и количество топлива, подаваемого главным жиклером, зависит от разрежения в этом диффузоре.

При увеличении числа оборотов коленчатого вала двигателя и увеличении его нагрузки расход воздуха через карбюратор увеличивается. Под действием потока воздуха пружинные пластины на наружном диффузоре отгибаются, увеличивая его проходное сечение. При этом количество воздуха, проходящего через наружный диффузор, резко увеличивается, а количество воздуха, проходящего через внутренний малый диффузор, увеличивается незначительно. В результате этого по мере увеличения расхода воздуха разрежение в распылителе главного жиклера и подача бензина через этот жиклер увеличиваются относительно мало. Поэтому, если бы топливо поступало только через главный жиклер, происходило бы обеднение горючей смеси, а не ее обогащение.



Фиг. 60 Принципиальная схема карбюратора:

1 — воздушная заслонка; 2 — предохранительный клапан воздушной заслонки; 3 — воздушные жиклеры; 4 — эмульсионный жиклер; 5 — блок диффузоров; 6 — пружинные пластины диффузора; 7 — жиклер холостого хода; 8 — нижнее выходное отверстие системы холостого хода; 9 — верхнее выходное отверстие (щель) системы холостого хода; 10 — винт регулировки качества смеси холостого хода; 11 — дроссельная заслонка; 12 — жиклер мощности (экономайзера); 13 — главный жиклер; 14 — компенсационный жиклер; 15 — регулировочная игла главного жиклера; 16 — блок жиклеров; 17 — клапан экономайзера; 18 — поршень ускорительного насоса; 19 — шток привода ускорительного насоса; 20 — обратный клапан ускорительного насоса; 21 — игольчатый клапан поплавковой камеры; 22 — поплавок; 23 — клапан ускорительного насоса; 24 — блок распылителей; 25 — жиклер ускорительного насоса; 26 — балансировочная трубка.

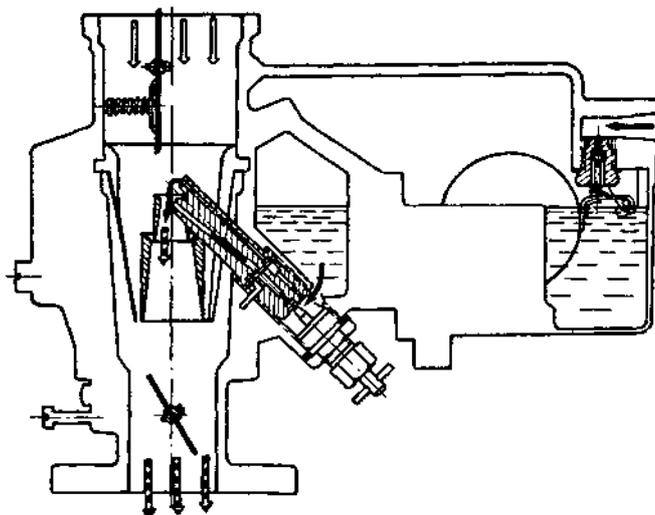
Для компенсации этого обеднения служит второй жиклер — компенсатор. Распылитель компенсационного жиклера выходит в верхнюю часть наружного диффузора, в которой расход воздуха, а следовательно, разрежение не зависят от положения пружинных пластин. Поэтому компенсационный жиклер работает как жиклер элементарного карбюратора, обогащая горючую смесь по мере увеличения расхода воздуха.

Сечения главного и компенсационного жиклеров подобраны так, что в результате их совместного действия на рабочих нагрузках смесь получается требуемого состава и этим обеспечивается экономичная работа двигателя. Работа дозирующих устройств карбюратора при средних нагрузках показана на фиг. 61.

Экономайзер включается механически при почти полном открытии дроссельной заслонки. В момент включения экономайзера рычаг 2 дроссельной заслонки не должен доходить до упора в ось 3 на 6,2 — 6,8 мм, как показано на фиг. 62. Включение экономайзера ясно ощущается по возросшему усилию при повороте рукой оси заслонки за рычаг 2. Момент включения экономайзера регулируется вращением гайки 1; при этом тяга 7 (фиг. 59) должна находиться в отверстии 9. Через систему экономайзера подается дополнительное топливо, необходимое для получения полной мощности двигателя.

Клапан экономайзера 17 (фиг. 60) помещен в дне цилиндра ускорительного насоса. Этот клапан открывается при нажатии на его стержень поршнем ускорительного насоса. Топливо из экономайзера поступает по каналу в распылитель компенсационного жиклера через

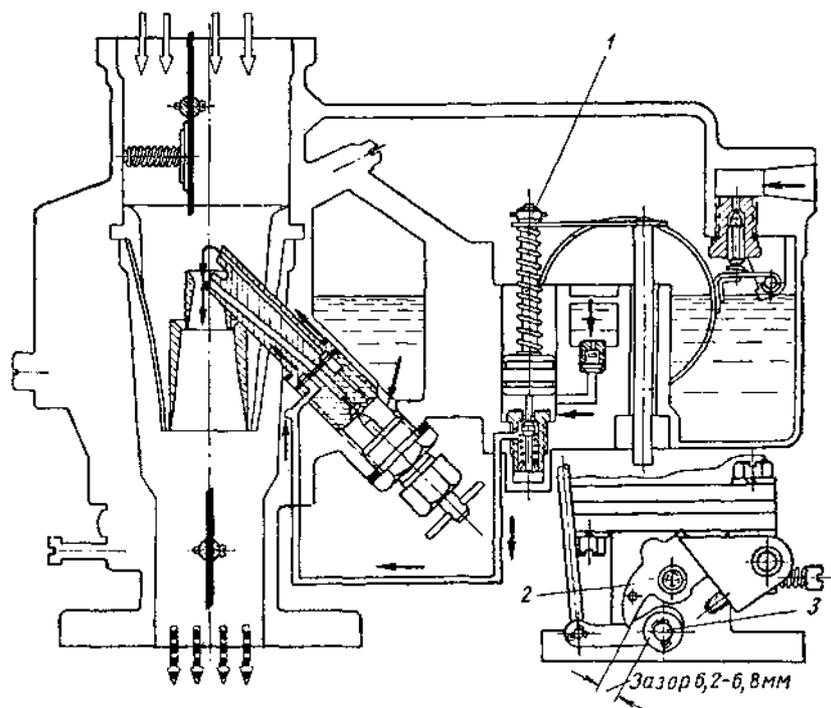
боковое отверстие 12 в блоке жиклеров (жиклер мощности). Работа карбюратора при полном открытии дроссельной заслонки показана на фиг. 62.



Фиг. 61 Работа дозирующих устройств карбюратора при средних нагрузках двигателя.

Ускорительный насос служит для устранения обеднения горючей смеси при резких открытиях дроссельной заслонки. Поршень 18 (фиг. 60) ускорительного насоса связан тягами с рычагом, сидящим на оси дроссельной заслонки.

При каждом открывании дроссельной заслонки ускорительный насос впрыскивает в смесительную камеру карбюратора дополнительное количество топлива через жиклер 25. Клапан 23 не пропускает воздух в цилиндр ускорительного насоса при его наполнении



Фиг. 62 Работа дозирующих устройств при полном открытии дроссельной заслонки (экономайзер включен):

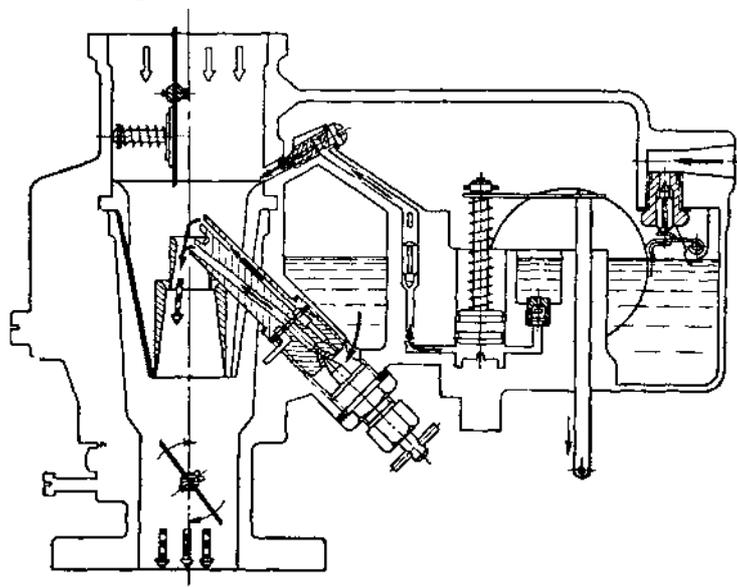
1 — гайка для регулировки момента включения экономайзера; 2 — рычаг дроссельной заслонки (показан в момент начала открытия клапана экономайзера); 3 — ось.

топливом, а также предотвращает засасывание топлива через систему ускорительного насоса при постоянном положении дроссельной заслонки, когда дополнительной подачи топлива не требуется.

Топливо из поплавковой камеры поступает в цилиндр ускорительного насоса через

обратный клапан 20. При ходе поршня ускорительного насоса вниз клапан не пропускает топливо обратно в поплавковую камеру. Работа карбюратора при действии ускорительного насоса показана на фиг. 63.

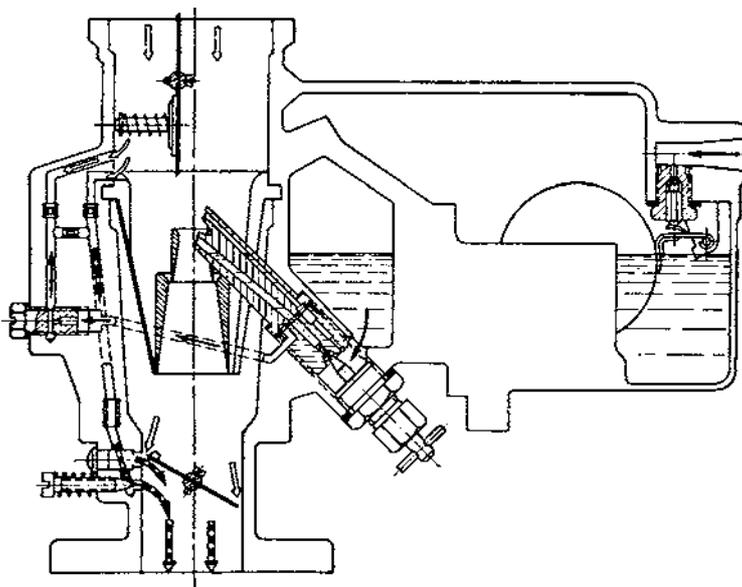
Рычаг привода ускорительного насоса (фиг. 59) имеет два отверстия 8 и 9, расположенные на разном расстоянии от оси рычага. Постановкой тяги 7 в то или другое отверстие можно изменять величину хода поршня ускорительного насоса, а следовательно, и количество впрыскиваемого им топлива; зимой для увеличения подачи топлива тягу следует ставить в отверстие 9, а летом — в отверстие 8.



Фиг. 63. Работа карбюратора при действии ускорительного насоса

*Система холостого хода.* Топливо к жиклеру 7 холостого хода (фиг. 60) поступает по каналу через компенсационный жиклер. Пройдя жиклер 7, топливо смешивается с воздухом, поступающим через калиброванное отверстие 3 (крайнее слева).

Образовавшаяся смесь проходит через эмульсионный жиклер 4 и еще раз смешивается с

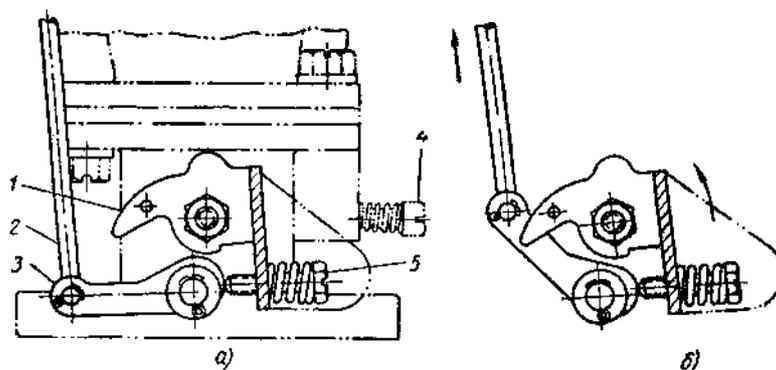


Фиг. 64 Работа карбюратора на холостом ходу

воздухом, поступающим через второе (правое) калиброванное отверстие 3. Эмульсия выходит в нижний патрубок карбюратора через щель 9 и отверстие, регулируемое винтом 10. При заворачивании винта 10 поступление эмульсии уменьшается и смесь обедняется, при вывертывании винта смесь обогащается. Жиклер холостого хода 7 вывертывается с наружной стороны карбюратора и поэтому легко доступен для чистки. Работа карбюратора

на холостом ходу показана на фиг. 64.

Обогащение горючей смеси при пуске холодного двигателя производится с помощью воздушной заслонки 1 (см. фиг. 60), управляемой тягой подсоса с места водителя. В заслонке имеется автоматический предохранительный клапан 2, предотвращающий излишнее обогащение смеси. Когда двигатель начнет работать, сила разрежения преодолет усилие

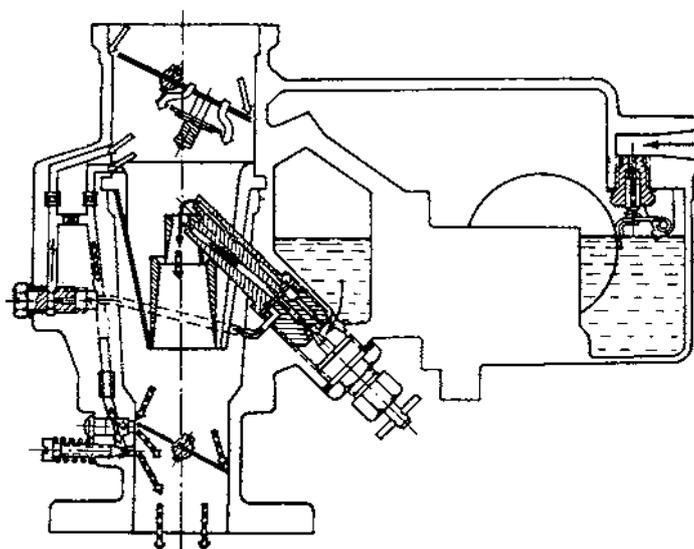


Фиг. 65 Привод от воздушной заслонки к дроссельной:

*a* — воздушная заслонка открыта, дроссельная закрыта; *б* — воздушная заслонка закрыта, дроссельная приоткрыта на необходимую для пуска двигателя величину; 1 — рычаг дроссельной заслонки; 2 — тяга от воздушной к дроссельной заслонке; 3 — рычаг с кулачком; 4 — винт регулировки качества смеси холостого хода; 5 — винт регулировки числа оборотов холостого хода.

пружины, клапан 2 откроется и будет пропускать необходимое количество воздуха. По мере прогрева двигателя воздушную заслонку следует постепенно открывать.

Для успешного пуска холодного двигателя необходимо, чтобы воздушная заслонка была плотно закрыта, а дроссельная при этом несколько приоткрыта. Это открытие осуществляется автоматически на нужную величину с помощью механической связи между



Фиг. 66 Работа карбюратора при пуске холодного двигателя с закрытой воздушной заслонкой (дроссельная заслонка принудительно несколько приоткрыта).

обеими заслонками (фиг. 65). Тяга 2 соединяет рычаг, заклиненный на оси воздушной заслонки, с рычагом 3, свободно качающимся на своей оси (см. также фиг. 59, позиции 5, 10 и 11).

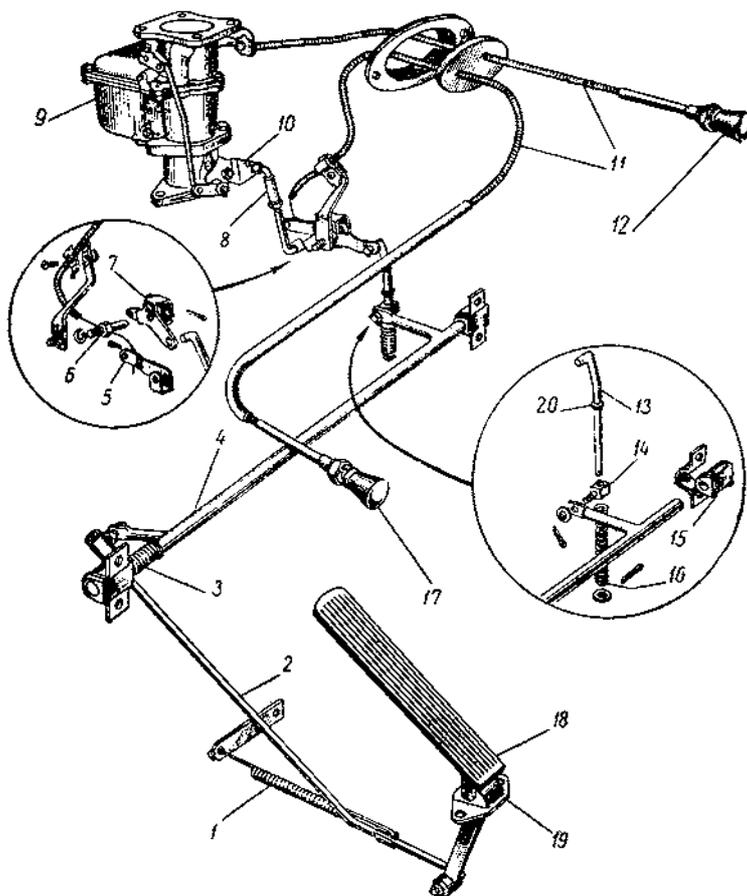
Винт 5 (фиг. 65) регулировки малых чисел оборотов холостого хода упирается в кулачок, выполненный за одно целое с рычагом 3.

При закрывании воздушной заслонки рычаг 3 поворачивается и его кулачок через винт 5 приоткрывает дроссельную заслонку.

Работа карбюратора при пуске холодного двигателя показана на фиг. 66.

*Привод к заслонкам карбюратора* (фиг. 67). Дроссельная заслонка карбюратора системой тяг связана с педалью 18 управления дроссельной заслонкой. Педаль шарнирно укреплена на кронштейне, повернутом к полу кузова. Рычаг педали 18 соединен тягой 2 с промежуточным валом 4. Этот вал качается в резиновых втулках 15, прикрепленных скобами к переднему щитку кузова под капотом двигателя. Рычаг 7, сидящий свободно на оси 6, соединен с валом 4 тягой 13 и с рычагом 10 дроссельной заслонки толкателем 8.

Связь между тягой 13 и валом 4 осуществлена сухарем 14, скользящим по тяге 13. Хвостовик сухаря свободно вращается в отверстии рычага вала 4. Пружина 16 постоянно поджимает сухарь к заплечику 20 на тяге 13. Такое устройство позволяет, после того как дроссельная заслонка полностью откроется, дожимать педаль 18 до пола, не создавая в приводе больших усилий, вызывающих его порчу. При нажатии на педаль 18 дроссельная заслонка открывается; при отпускании педали пружина 1 возвращает всю систему в исходное положение и дроссельная заслонка закрывается.



Фиг. 67 Привод к заслонкам карбюратора:

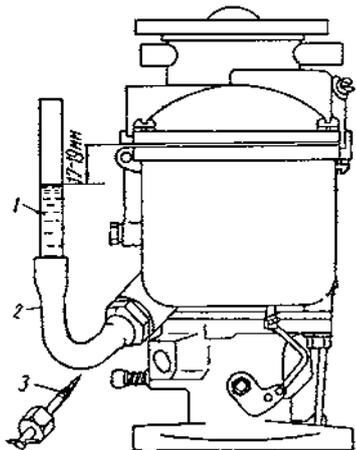
1 — возвратная пружина привода дроссельной заслонки; 2 — тяга педали дросселя; 3 — пружина вала привода дроссельной заслонки; 4 — промежуточный вал привода дроссельной заслонки; 5 — рычаг тяги ручного управления дроссельной заслонкой; 6 — ось крепления рычагов на впускной трубе; 7 — рычаг тяги дроссельной заслонки; 8 — толкатель дроссельной заслонки; 9 — карбюратор; 10 — рычаг дроссельной заслонки; 11 — оболочки тяг (проволок); 12 — кнопка ручного управления воздушной заслонкой (подсоса); 13 — тяга вала привода дроссельной заслонки; 14 — сухарь тяги; 15 — втулка вала привода дроссельной заслонки (резиновая); 16 — пружина тяги; 17 — кнопка ручного управления дроссельной заслонки; 18 — педаль дросселя; 19 — кронштейн педали дросселя; 20 — упорный заплечник на тяге.

При вытягивании кнопки 17 ручного управления дроссельной заслонкой проволочная тяга поворачивает рычаг 5, сидящий свободно на оси 6. Рычаг 5, нажимая на выступ рычага 7, поворачивает его, и толкатель 8 открывает дроссельную заслонку. При вдвигании кнопки 17 дроссельная заслонка закрывается.

При вытягивании кнопки 12, воздушная заслонка закрывается. Полностью вытянутая кнопка при пуске двигателя надежно удерживает воздушную заслонку в закрытом положении. Если при неработающем двигателе кнопку управления воздушной заслонкой

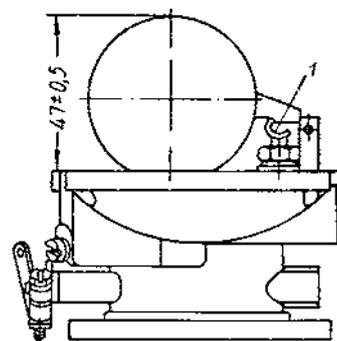
вытянуть наполовину, то заслонка под действием пружины, установленной на ее оси, закроется полностью. При вращении коленчатого вала, при пуске двигателя или после пуска, заслонка будет приоткрываться под действием потока воздуха, преодолевающего усилие пружины, и поэтому не будет происходить чрезмерное обогащение смеси. Это устройство облегчает управление воздушной заслонкой, так как несколько его автоматизирует. При движении автомобиля с прогретым двигателем нужно следить затем, чтобы кнопка управления воздушной заслонкой была полностью утоплена, иначе неизбежен перерасход бензина.

Постоянная необходимость в подсосе во время движения указывает на неисправность карбюратора, в первую очередь на его засорение или на пропуск воздуха вокруг блока диффузора из-за неплотной его посадки.



Фиг. 68 Проверка уровня бензина в поплавковой камере карбюратора:

1 — стеклянная трубка; 2 — соединительная резиновая трубка; 3 — вывернутая регулировочная игла главного жиклера.



Фиг. 69 Проверка положения поплавка относительно привалочной плоскости крышки карбюратора:

1 — язычок на петле поплавка, подгибанием которого регулируется положение поплавка

*Регулировку карбюратора* необходимо производить после разборки или при нарушении нормальной его работы. Правильная работа карбюратора в эксплуатации зависит от следующих факторов: уровня топлива в поплавковой камере; положения иглы главного жиклера; регулировки системы холостого хода; сохранения заводских проходных сечений жиклеров; величины хода поршня ускорительного насоса; нормальной работы привода ускорительного насоса; герметичности всех прокладок, особенно прокладок блока распылителей и жиклеров и прокладки между корпусом карбюратора и его крышкой; отсутствия протекания топлива через заглушки и сальник иглы главного жиклера.

*Нормальный уровень топлива* в поплавковой камере должен быть на 17 — 19 мм ниже плоскости разъема корпуса и крышки карбюратора. Уровень топлива следует регулировать изменением толщины прокладки под корпусом игольчатого клапана 21 (см. фиг. 60) или подгибанием язычка, на который опирается игла клапана. Высоту уровня топлива в поплавковой камере определяют с помощью стеклянной трубки без разборки карбюратора, как показано на фиг. 68.

При разборке карбюратора для регулировки уровня топлива необходимо проверить исправность поплавка, игольчатого клапана, а также проверить, нет ли заеданий и перекосов поплавка на оси; все замеченные недостатки необходимо устранить. При правильной высоте уровня топлива расстояние от нижней кромки поплавка до плоскости разъема крышки равно 47 мм (фиг. 69).

После сборки карбюратора необходимо снова проверить уровень с помощью стеклянной трубки (фиг. 68).

*Регулировка проходного сечения главного жиклера* производится иглой 2 (см. фиг. 59). Игла должна быть отвернута на  $1\frac{3}{4}$  — 2 оборота. Подробно об этой регулировке см. «Расход топлива».

Регулировка системы холостого хода производится двумя винтами: винтом *I* (фиг. 59) регулируют состав смеси: при отвертывании винта смесь обогащается, при заворачивании — обедняется; винтом *II* на рычаге оси дроссельной заслонки регулируют число оборотов холостого хода.

Во время регулировки необходимо добиваться работы двигателя при наименьших устойчивых оборотах холостого хода (400 — 450 об/мин) при возможно более бедной смеси. Регулировать следует только на полностью прогретом двигателе и после проверки зазоров в контактах прерывателя и между электродами свечей. На новом двигателе до его приработки следует устанавливать несколько повышенные обороты холостого хода.

Порядок регулировки холостого хода следующий:

- 1) завернуть до упора (но без большого усилия) винт *I* (см. фиг. 59) и затем отвернуть его на два оборота;
- 2) пустить двигатель и прогреть его до температуры охлаждающей воды 70 — 80°C;
- 3) винтом *II* на рычаге оси дроссельной заслонки установить возможно меньшее число оборотов, но обеспечивающее устойчивую работу двигателя;
- 4) вращая винт *I* в ту или другую сторону и подбирая этим состав смеси, стараться увеличить, насколько возможно, число оборотов;
- 5) вывертывая винт *II*, уменьшать обороты, сохраняя устойчивую работу двигателя;
- 6) повторить операции 4 и 5;
- 7) резко открыть и закрыть дроссельную заслонку. Если при этом двигатель не глохнет, регулировка проведена правильно. В противном случае винт *II* нужно несколько завернуть для увеличения числа оборотов при холостом ходе двигателя.

Величина проходных сечений жиклеров проверяется количеством воды (в кубических сантиметрах), которое протекает через то или иное сечение в 1 минуту. Для сохранения величины проходных сечений жиклеров недопустимо прочищать жиклеры проволокой или другими предметами, которые могут нарушить правильную форму или размеры жиклеров; при засорении жиклеры следует продувать.

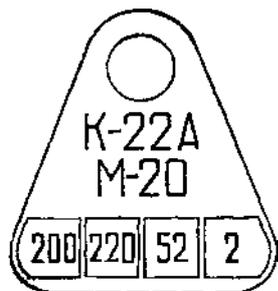
Пропускная способность жиклеров в  $см^3/мин$ :

Главного . . . . .	200
Компенсирующего . . . . .	220
Жиклера холостого хода . . . . .	52

Цифры, показывающие пропускную способность жиклеров, выбиты последовательно на бирке, прикрепленной к карбюратору (фиг. 70). Последняя цифра указывает номер серии данного карбюратора.

Ход поршня ускорительного насоса для изменения количества впрыскиваемого топлива регулируется перестановкой тяги 7 (см. фиг. 59) на отверстие 8 и 9, как было указано выше.

Приводы к заслонкам должны быть отрегулированы так, чтобы обеспечить полное их открытие и закрытие. Привод педали управления дроссельной заслонкой регулируется изменением длины тяги 2 (фиг. 67) и толкателя 8. При полностью нажатой (до пола) педали 18 сухарь 14 должен отходить от заплечика 20 на тяге 13, сжимая пружину 16.



Фиг. 70 Бирка на карбюраторе, характеризующая пропускную способность жиклеров.

Ручной привод к дроссельной заслонке регулируется изменением длины тяги (проволоки) так, чтобы дроссельная заслонка полностью закрывалась при вдвинутой до отказа кнопке 17. При этом рычаги 5 и 7 не должны касаться своими выступами один другого. При регулировке следует учитывать, что ручной привод не дает полного открытия дроссельной заслонки.

Привод к воздушной заслонке регулируется также изменением длины тяги (проволоки). При полностью вытянутой кнопке 12 воздушная заслонка должна обязательно плотно закрываться, при полном открытии воздушной заслонки кнопка 12 не должна доходить до щитка на 1 — 2 мм.

При тугом перемещении тяг приводов к воздушной и

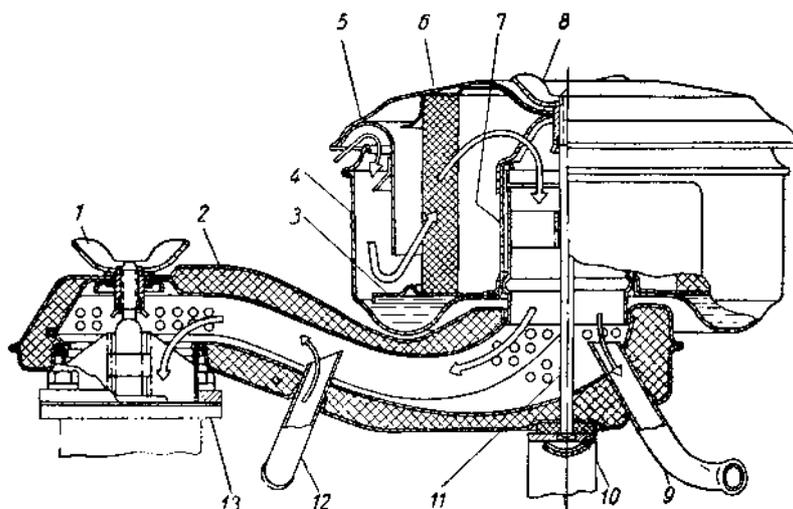
дроссельной заслонкам в их оболочках необходимо смазать оболочки снаружи легко проникающей смазкой<sup>4</sup>.

Причиной тугого хода ручных приводов могут быть также повреждения (изгибы) тяг и их оболочек.

### Воздушный фильтр

Воздушный фильтр сетчатого типа с масляной ванной соединен с глушителем шума всасывания (фиг. 71).

Воздух поступает в щель между крышкой и корпусом. Дойдя до опорного кольца 3 сетки 6, воздух изменяет свое направление, оставляя в масле наиболее крупные частицы пыли и увлекая за собой брызги масла, смачивающие сетку. Проходя через сетку 6, свернутую в цилиндр, воздух очищается, оставляя пыль на покрытой маслом сетке. Масло по сетке стекает, увлекая пыль на дно корпуса фильтра, и этим очищает сетку.



Фиг. 71 Воздушный фильтр и глушитель шума всасывания:

1 — барашек крепления, 2 — глушитель шума всасывания; 3 — опорное кольцо сетки; 4 — корпус воздушного фильтра; 5 — крышка фильтра; 6 — сетка фильтра; 7 — патрубок крепления; 8 — барашек крепления; 9 и 12 — трубки вентиляции картера двигателя; 10 — кронштейн крепления фильтра к двигателю; 11 — болт крепления фильтра; 13 — фланец карбюратора.

Процесс очистки воздуха продолжается до тех пор, пока в резервуаре фильтра есть достаточно масла и сетка им смочена. Периодически необходимо производить смену масла в фильтре и чистить сетку. Для этого нужно отвернуть гайку-барашек 8 и вынуть крышку вместе с сеткой. Затем прополоскать сетку в керосине, дать керосину стечь и сполоснуть сетку в масле. Вынуть опорное кольцо 3 сетки, слить грязное масло и промыть керосином корпус и опорное кольцо. Залить в резервуар 0,25 л свежего масла для двигателя (можно заливать также отработанное хорошо отстоявшееся масло, слитое из двигателя) и собрать фильтр.

Не следует заливать в фильтр излишнее количество масла, так как оно неизбежно будет выплескиваться и загрязнять двигатель.

Подогрев горючей смеси устроен для улучшения испарения бензина. Для подогрева средняя часть впускного трубопровода окружена газовой рубашкой (фиг. 72). Отработавшие газы, проходя через эту рубашку, отдают часть тепла стенкам впускной трубы. Температура подогрева горючей смеси регулируется заслонкой с ручным или автоматическим управлением<sup>5</sup>.

При ручном управлении заслонка фиксируется пружиной в двух крайних положениях: I — малый подогрев (рычаг отведен от двигателя) и II — большой подогрев (рычаг подведен к

<sup>4</sup> В качестве легко проникающей смазки лучше всего употреблять смесь, состоящую из 60% концентрата коллоидального графита в минеральном масле и 40% уайт-спирита. Эта смазка применяется для петель капота кузова.

<sup>5</sup> Ручное управление подогрева горючей смеси устанавливалось на автомобилях выпуска до 1951 г.