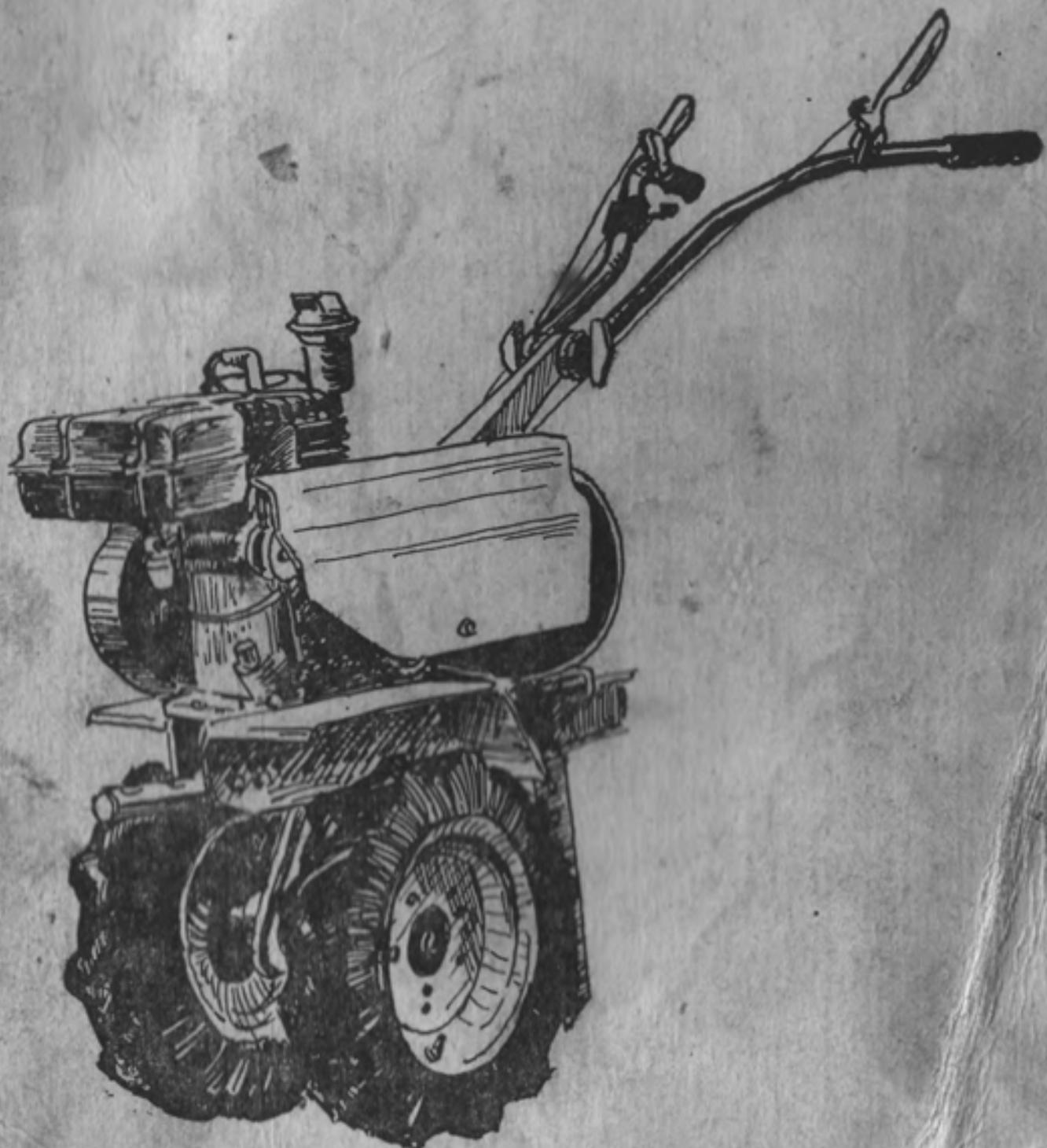


САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ»
НОВГОРОДСКИЙ ЗАВОД «ЭНЕРГИЯ»

МОТОБЛОК МБ-2 „НЕВА“



Новгород
1992

Д П И М А Н И Е !

1. Фторопластовые храповые муфты заменены кольцом из графитированного фторопласта. Нанесения смазки не требуется.
2. Диаметр градужка в колесах мотоблока должно быть 1,8 ... 2,0 мм.

ВНИМАНИЕ!

Статор СМК-І и преобразователь ШМК-І поставляются и устанавливаются на мотоблок МБ-І комплексно. При выходе из строя статора или преобразователя, необходимо производить их замену только в комплекте (СМК-І и ШМК-І).

МОТОБЛОК МБ-2

Руководство по эксплуатации
005.47.0100 РЭ I

I. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Мотоблок МБ-2 выполнен по схеме пешеходно-ездового минитрактора и предназначен, в данной комплектации, для выполнения фрезерования, рыхления и разравнивания лёгких почв на приусадебных участках, в садах и огородах индивидуального пользования.

Мотоблок удобен и прост в эксплуатации. Мощный, экономичный и надёжный четырёхтактный двигатель позволяет использовать мотоблок на различных хозяйственных работах.

В комплекте со специально разработанными навесными и прицепными орудиями мотоблоком можно пахать лёгкие почвы, бороновать и культивировать, делать и прочищать борозды, окучивать и выкалывать корнеплоды, коить, опрыскивать, производить полив, перекачивать воду, дробить корма, перевозить грузы, пилить и отрогать, убирать снег, бурить, вырабатывать электроэнергию.

Работа на мотоблоке не требует специальной подготовки, но следует иметь в виду, что при работе с каждым навесным орудием необходимы определенные навыки.

Мотоблок имеет небольшие размеры. В сложенном состоянии (сняты колёса и руль) может быть свободно размещён в багажнике легкового автомобиля. Для хранения мотоблока не требуется большого помещения.

Данное руководство по эксплуатации составлено на мотоблок, укомплектованный фрезой-культиватором.

При использовании с мотоблоком других навесных или прицепных орудий необходимо руководствоваться дополнительными указаниями, изложенными в руководстве по эксплуатации на каждое конкретное орудие.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

2.1. Габаритные размеры, мм:

длина	- 1640 ± 100
ширина: без удлинителей полуосей	- 600 ± 50
с удлинителями полуосей	- 850 ± 50
с культиватором	- 600 ± 1200
высота (на колесах)	- 1200 ± 100
2.2. Масса: конструктивная, сухая, с колесами, кг, не более	- 86
максимальная, эксплуатационная, кг	- 200
2.3. Скорость мотоблока при работе двигателя на режиме максимальной мощности или максимального крутящего момента, м/с (км/ч):	
на I (нижней) передаче	- 0,5 (1,8)
на II (высшей) передаче	- 1,7 (6,1)
заднего хода	- 0,4 (1,4)
при перестановке ремня клиновременной передачи:	
на I (нижней) передаче	- 0,9 (3,3)
на II (высшей) передаче	- 3,4 (12)
заднего хода	- 0,7 (2,5)
2.4. Колея транспортная, мм:	
без удлинителей полуосей	- 320
с удлинителями полуосей	- 565
2.5. Радиус поворота, м, не более:	
при нормальной колее (без удлинителей полуосей)	- 1,1
при широкой колее (с удлинителями полуосей)	- не нормируется
2.6. Дорожный просвет, мм	- 145
2.7. Угол поперечной статической устойчивости, град., не менее	
при нормальной колее	- 13
при широкой колее (с удлинителями полуосей)	- 23
2.8. Допускаемый угол продольного наклона мотоблока относительно оси колес, град., не более	- 20

- 2.9. Температура окружающего воздуха, при которой обесечивается работоспособность мотоблока, °С - минус 5... плюс 35.
- 2.10. Двигатель Д4-Д:
- 2.10.1. Тип - одноцилиндровый, 4-х тактный, карбюраторный, воздушного охлаждения.
- 2.10.2. Число цилиндров - 1.
- 2.10.3. Диаметр цилиндра, мм - 76.
- 2.10.4. Ход поршня, мм - 70.
- 2.10.5. Рабочий объем цилиндра, см³ - 316.
- 2.10.6. Степень сжатия (расчетная) - 6,85.
- 2.10.7. Мощность, кВт (л.с.), не менее - 3,7 (5).
- 2.10.8. Момент крутящий на коленчатом валу, максимальный, Н·м (кгс·м) - 13,7 (1,4).
- 2.10.9. Направление вращения коленчатого вала - против часовой стрелки (вид со стороны шкива коленвала).
- 2.10.10. Минимальная частота вращения коленчатого вала, мин⁻¹ - 1400.
- 2.10.11. Часовой расход топлива на режиме nominalной мощности, л/ч, не более - 2.
- 2.11. Система питания - карбюраторная.
- 2.12. Карбюратор - КМБ-5 ТУ1-488-0014-84.
- 2.13. Топливо - бензин автомобильный А-72, А-76 ГОСТ2084-77.
- 2.14. Ёмкость топливного бака, л - 3,5.
- 2.15. Система смазки - разбрзгиванием в масляном картере.

- 2.16. Масло
- М10ГИ, М12ГИ
ТУ38.10148-75;
М6₉/ЮГ₁ ГОСТ 10541-
78, допускается при-
менение масла М-6В,
ГОСТ 10541-78, но
возможно некоторое
снижение ресурса
двигателя.
- 2.17. Количество масла на одну
заправку двигателя, л
- 1,3.
- 2.18. Система охлаждения
- воздушная,
принудительная.
- 2.19. Система зажигания
- электронная,
бесконтактная.
- 2.20. Свеча зажигания
- искровая А-II-I,
АГ7В, СИ-12РТ
ООТ37.003.081-87.
- 2.21. Система запуска
- ручная, с вытяжным
шнуром.
- 2.22. Ходовая система
- 2.22.1. Тип
- колесная, по
схеме 2x2.
- 2.22.2. Коробка передач
- шестеренчато-
цепной понижаю-
щий редуктор.
- 2.22.3. Система смазки редуктора
- разбрзгиванием
в корпусе редуктора.

- 2.22.4. Масло для редуктора - трансмиссионное по ГОСТ 23652-79 (ТАД-17, ТАП-15 и т.д)
- 2.22.5. Количество масла, заливаемого в редуктор, л. - 221.8
- 2.22.6. Передача от двигателя к редуктору - клиноременная
- 2.22.7. Сцепление - ручное, за счет натяжения клинового ремня
- 2.22.8. Колеса - пневматические, с шинами Ф-106 (4,00 x 10')
- 2.22.9. Давление в шинах, кг/см² - 1,8... 2,0
- 2.23. Почвообрабатывающий агрегат - набор фрез-культиваторов (устанавливается вместо колес).
- 2.23.1. Количество фрез-культиваторов - до 8
- 2.23.2. Диаметр фрезы культиватора, мм - 360
- 2.23.3. Максимальная ширина захвата культиватора (при установке 8 фрез), мм - 1200

3. КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ

- 3.1. 005.47.0100 Мотоблок МБ-2 - 1 шт.
Примечание. Нижеперечисленные детали и сборочные единицы для удобства транспортирования упакованы отдельно.

3.2. Комплект сменного оборудования:

КМБ I.001.010	Фреза-культиватор	- 6 шт.
КМБ I.002.001	Валик	- 2 шт.
005.45.0440	Стопор	- 12 шт.
	Удлинитель полусоск	- 2 шт.
	Груз колесный	- 2 шт.

Примечание. Комплект фрез-культиваторов может поставляться в собранном виде.

3.3. Комплект запасных частей:

Ремень приводной А-II80-Ви-Т	
ГОСТ I284.1-80, ГОСТ I284.3-60	- 1 шт.
005.40.0202 Прокладка головки	
блока цилиндра	- 1 шт.
КМБ I.001.010 Фреза-культиватор	- 2 шт.
КМБ I.002.001 Валик	- 2 шт.
005.45.0440 Стопор	- 4 шт.

3.4. Комплект инструмента:

005.45.0700 Сумка инструментальная	
	- 1 шт.
Д8.14.001 Ключ торцовый 19x22	
(КМ5 1001.001.31)	- 1 шт.
Ключ 8x10 78II-0003 НСИК9 ГОСТ 2839-80	- 1 шт.
Ключ 10x12 78II-0004 НСИК9 ГОСТ 2839-80	- 1 шт.
Ключ 12x13 78II-0007 НСИК9 ГОСТ 2839-80	- 1 шт.
Ключ 14x17 78II-0022 НСИК9 ГОСТ 2839-80	- 1 шт.
Отвертка 1,2x6 78I0-096 9x9 ГОСТ 17199-71	- 1 шт.
Л6-00-104 Ключ 18	- 1 шт.

3.5. Руководство по эксплуатации

- 1 шт.

3.6. Ящик упаковочный

- 1 шт.

Примечание: Мотоблок может быть упакован в пакет из полихлорвиниловой пленки.

4. ТРЕБОВАНИЯ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1. При всех регулировочных, монтажных и других работах с мотоблоком, а также при его чистке, мойке и заправке топливом двигатель должен быть отключен (ручаг управления дроссельной заслонкой должен быть выведен в положение "Стоп").

4.2. Эксплуатация мотоблока должна производиться строго в соответствии с настоящим руководством по эксплуатации. При работе на мотоблоке с павесными или прицепными агрегатами необходимо также строго выполнять требования безопасности, изложенные в руководствах по эксплуатации этих агрегатов.

4.3. Эксплуатация мотоблока должна производиться только с установленными защитными кожухами (предусмотренными конструкцией).

4.4. Не оставляйте работающий мотоблок без присмотра.

4.5. При работе мотоблока с фрезой-культиватором запрещается:

- находление посторонних лиц в зоне работы фрез-культиваторов;
- перемещение мотоблока в направлении "на себя" с помощью заднего хода;
- приближение к фрезам-культиваторам, особенно при выполнении поворотов, на расстояние, меньшее, чем расстояние от работающего до них при движении вперед;
- перемещение мотоблока собственным ходом с участка на участок при установленных фрезах-культиваторах.

4.6. Запрещается:

- движение мотоблока собственным ходом по магистрали, шоссе и прочим автомобильным дорогам общего пользования;
- эксплуатация мотоблока лицами моложе 14 лет⁴;
- работа с мотоблоком в условиях ограниченной видимости;

- работа с мотоблоком в закрытых (непроветриваемых) помещениях;
- запуск двигателя мотоблока при выключенном сцеплении;
- заправка топливного бака при работающем двигателе; не допускайте также попадания топлива на горячий двигатель и глушитель;
- касаться провода зажигания или угольника свечи при работающем двигателе и в момент его запуска.

Внимание! Неукоснительное соблюдение вышеизложенных требований техники безопасности поможет Вам избежать травм при работе с мотоблоком и продлить срок его службы.

5. УСТРОЙСТВО МОТОБЛОКА

5.1. Мотоблок МБ-2 состоит из следующих основных частей и функциональных узлов:

- 1) Двигатель Д4-ГД (с дакомпрессором)
- 2) Шестеренчато-цепной редуктор
- 3) Механизм сцепления
- 4) Несущая рама
- 5) Рулевое устройство
- 6) Лыжи колеса (или набор фрез-культиваторов)
- 7) Детали тягово-цепного устройства

5.2. Общий компоновка мотоблока (рис.5.1).

Агрегаты и основные узлы мотоблока скомпонованы по схеме одноосного пешеходно-ездового трактора. На несущей раме с помощью четырех болтов закреплен двигатель 2. Редуктор 3 располагается между двумя угольниками рамы I и крепится к ним болтами.

На раме мотоблока закреплен штырь 4 , предназначенный для крепления навесных агрегатов и дополнительных балластных грузов, и кронштейн 5 тягово-цепного устройства, предназначенного для крепления прицепных и навесных агрегатов (тележка, плуг), а также кронштейна 6 с упором 7 , устанавливаемого при работе с культиватором и выполняющего роль третьей точки опоры мотоблока. На выходном валу мотоблока 8 (колесных полуоси) при помощи фиксаторов крепятся колеса 9 . Передача вращательного движения от вала двигателя I (рис.5.2) на входной вал 2 редуктора осуществляется посредством клиновременной передачи, включающей ведущий шкив 3, шкив первичного вала редуктора 4 , ремень переднего и заднего хода 5 . Включение сцепления осуществляется посредством натяжения ремня с помощью соответствующего рычага управления 10 (рис.5.1), расположенного на рукоятке рулевого устройства II . При нажатии на рычаг сцепления 10 через тягу 12 осуществляется перемещение кронштейна 5 с натяжным роликом 6 (рис.5.2), прижимающим ремень 5 к ручьям шкивов 3 и 4 засчет его натяжения. К раме мотоблока также крепится рулевое устройство, состоящее из рулевой колонки 13 , руля II с узлами регулировки 14 и 15 , а также крылья 16.

На руле мотоблока расположен рычаг сцепления 10 и рычаг управления дроссельной заслонкой карбюратора 17 . При необходимости на колеса мотоблока 9 могут быть установлены утяжелители – балластные грузы . Вместо колес (при культивации почвы) устанавливаются фрезы-культиваторы (рис.5.15).

5.3. Устройство двигателя ДМ-Д.

5.3.1. Двигатель состоит из следующих основных узлов и систем:

- 1) цилиндро-поршневой группы с кривошипно-шатунным механизмом;
- 2) газораспределительного механизма;

- 3) системы топливозпитания;
- 4) системы выпуска;
- 5) системы зажигания;
- 6) системы охлаждения;
- 7) глушителя.

5.3.1.1. Кривошипно-шатунный механизм преобразует прямолинейное возвратно-поступательное движение поршня до вращательное движение коленчатого вала и состоит из гильзы цилиндра 30 (рис.5.3), поршня 29, шатуна 5 и коленчатого вала 32. Чугунная гильза цилиндра установлена в корпусе блока цилиндра 31, отлитого из алюминиевого сплава. Поршень 29 отлит из алюминиевого сплава и имеет два компрессионных 1 и одно маслосъемное 2 кольца. Запасные кольца при сборке разведены в разные плоскости под углом около 55° , что способствует улучшению компрессии двигателя. Под маслосъемным кольцом 2 в поршне 29 имеется отверстие для отвода масла, снимаемого поршневыми кольцами со стенок гильзы цилиндра 30. Компрессионные и маслосъемное кольца отлиты из специального чугуна. Поршень 29 соединяется с шатуном 5 посредством стального поршневого пальца 3 плавающего типа, который фиксируется в поршне стопорными кольцами 4. Шатун 5 и крышка шатуна изготовлены из алюминиевого сплава и соединяются двумя болтами 7, под один из которых установлен стальной маслоразбрызгиватель 36.

На нижней головке и крышке шатуна имеются специальные каналы для прохода смазки к трущимся поверхностям. Блок цилиндра 31 (рис.5.3) и крышка блока цилиндра 40 образуют картер двигателя. Литой чугунный коленчатый вал 32 установлен на двух подшипниках 8 и 35, запрессованных в блок цилиндра 31 и крышку блока цилиндра 40. Заодно с коленчатым валом 32 отлита шестерня для привода распределительного вала 34 со встроенными деталями декомпрессора.

На один конец коленчатого вала установлен маховик 23 (рис.5.3) с крыльчаткой вентилятора и магнитным башмаком 24, а на другой конец — ведущий шкив с тремя ручьями под клиновой ремень переднего и заднего хода и привода наземных агрегатов. В блок цилиндра 31 запрессованы четыре керамические направляющие втулки 3, 18, 9, 22 (см.рис.5.4) клапанов и толкателей соответственно, два чугунных седла 2 и Г7 под клапана I и I6, бронзовая втулка II, являющаяся опорой распределительного вала 10. В блоке цилиндра выполнены приливы о створения для заливки масла, которые закрываются заглушкой 13 (рис.5.5) и пробкой-шптом II (рис.5.5).

Крышка блока цилиндра 40 (рис.5.3) отлита из алюминиевого сплава и крепится к блоку цилиндра 31 шестью болтами 33. Герметизация соединения достигается за счет установки прокладки 39. В крышке 13 (рис.5.4) имеются приливы. В один из них установлена бронзовая втулка II (рис.5.4), являющаяся опорой распределительного вала I2. Во втором приливе крышки 40 (рис.5.3) установлен центробежный регулятор 14.

Головка блока цилиндра 27 (рис.5.3) отлита из алюминиевого сплава, крепится к блоку цилиндра 31 девятью шпильками (болтами) и герметизируется прокладкой 28. В головке блока цилиндра 27 залита резьбовая втулка I5 (рис.5.5) для установки свечи зажигания 14.

5.3.1.2. Газораспределительный механизм обеспечивает своевременное поступление в цилиндр двигателя топливовоздушной смеси и выпуск отработанных газов.

Газораспределительный механизм состоит из распределительного вала I2 (рис.5.4), клапанов I и I6, толкателей 8 и 21, пружин 4 и I9, тарелок 6 и 20 и сухаря 5 выпускного клапана.

Зазор между толкательми и клапанами устанавливается при заводской сборке за счет селективного подбора толкателей в пределах 0,1...0,3 мм.

Распределительный вал приводится во вращение генератором шестерни коленчатого вала. На распределительном валу 12 (рис.5.4) имеется кулачок 10 для управления выпускным клапаном I и кулачок 23, управляющий работой выпускного клапана 16 посредством толкателей 7 и 21 соответственно.

Стержень клапана I имеет выточку, в которую вставлен сухарь 5, а на него установлена тарелка 6, являющаяся опорой пружины 4. В выточку стержня клапана 16 устанавливается тарелка 20, являющаяся опорой пружины 19. Клапаны I и 16 прижимаются к седлам 2 и 17 пружинами 4 и 19.

5.3.1.3. Система топливопитания предназначена для приготовления топливовоздушной смеси и состоит из топливного бака 3 (рис.5.5) соединительного шланга 8, воздушного фильтра 20, карбюратора 25, центробежного регулятора 14 (рис.5.4) и топливного крана 30 (рис.5.5) с фильтром-отстойником 9.

Топливный бак 3 (рис.5.5) имеет заливную горловину, которая закрывается пробкой 2. В пробке 2 имеется отверстие 1 для сообщения топливного бака 3 с атмосферой. Топливный кран 30 (рис.5.5) ввернут в штуцер, прикрепленный к нижней части топливного бака 3. Топливный бак 3 крепится к кронштейну 4 (рис.5.5) двумя хомутами 5, которые отягиваются винтами 6 и гайками 7.

Воздушный фильтр 20 (рис.5.5) предназначен для очистки воздуха, поступающего в карбюратор 25, от пыли и состоит из крышки 2 (рис.5.6), гайки 1, поролонового фильтроэлемента 3, бумажного фильтроэлемента 4 и корпуса 5. В воздушном фильтре воздух проходит две ступени очистки: сначала наружным поролоновым фильтроэлементом 3, затем внутренним бумажным фильтроэлементом 4.



- 1 - вайка;
- 2 - крышка;
- 3 - паралоновый фильтрующий элемент;
- 4 - бумажный фильтрующий элемент;
- 5 - корпус фильтра.

Рис. 5.6 Воздушный фильтр.

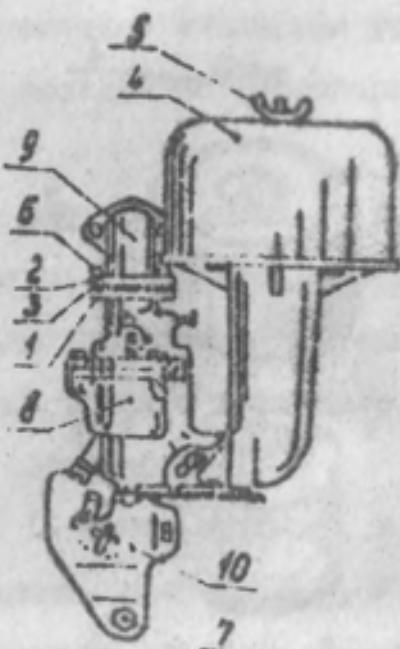
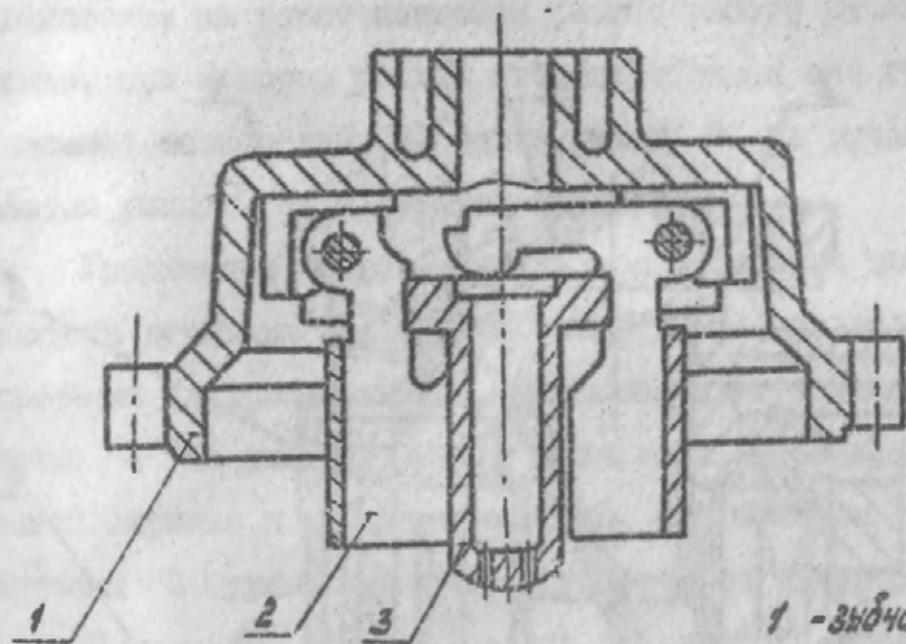


Рис. 5.7. Удаление ограничительной пробочки

Карбюратор 25. (рис.5.5) обеспечивает приготовление топливовоздушной смеси. Карбюратор 8 (рис.5.7) поглавного типа, с вертикальным расположением смесительной камеры, крепится двумя винтами 6 к патрубку 9 через прокладки 3 (2 шт.) и к плате 10 болтами 7 .

Центрсебакный регулятор предназначен для поддержания постоянной частоты вращения коленчатого вала двигателя при изменениях нагрузки и соотвотит из зубчатого колеса 1 (рис.5.8), грузиков 2 , толкателя 3 и оси 4 .

Топливо из топливного бака 3 (рис.5.5) при открытом положении краншта 30 самотеком через соединительный шланг 8 и штуцер 1 (рис.5.9) поступает в карбюратор . В карбюраторе топливо через топливный клапан 12 (рис.5.9) поступает в поплавковую камеру, из которой, при такте всасывания, распыляется распылителем 10 л, смешивалось с воздухом в смесительной камере, через патрубок 9 (рис.5.7) поступает в камеру сгорания блока цилиндра.



1 - зубчатое колесо;
2 - грузик;
3 - толкатель;
4 - ось

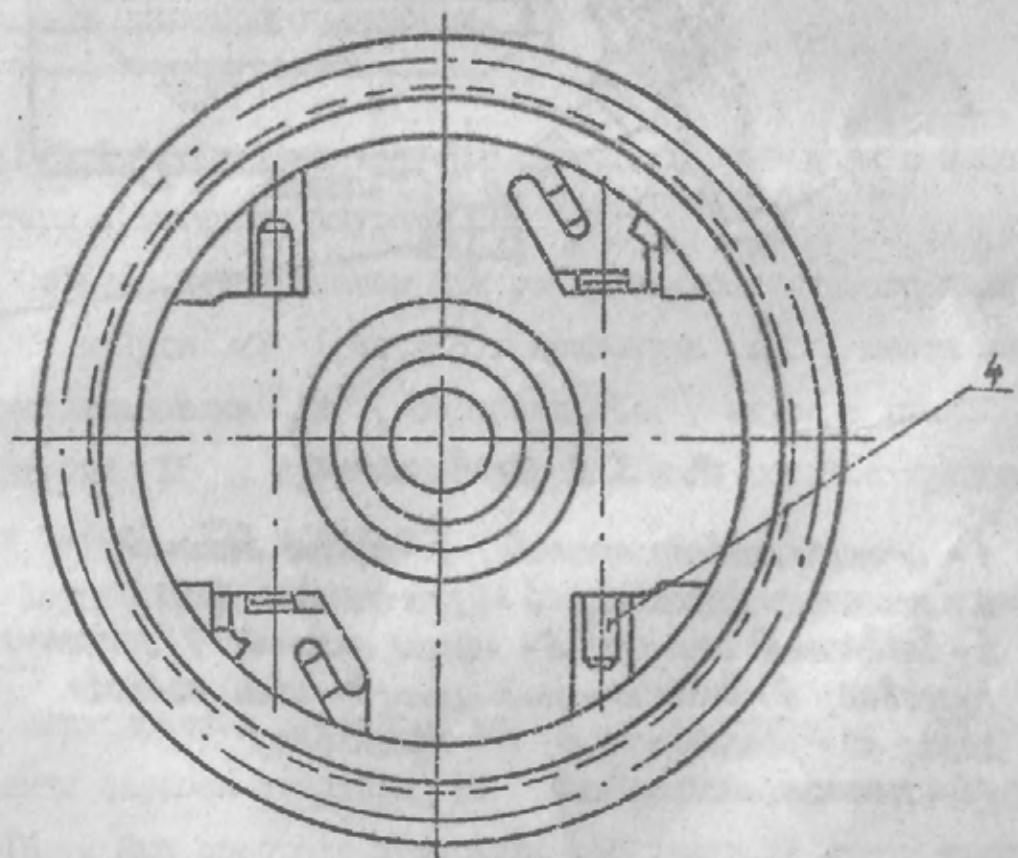


Рис. 5.8. Центробежный регулятор.

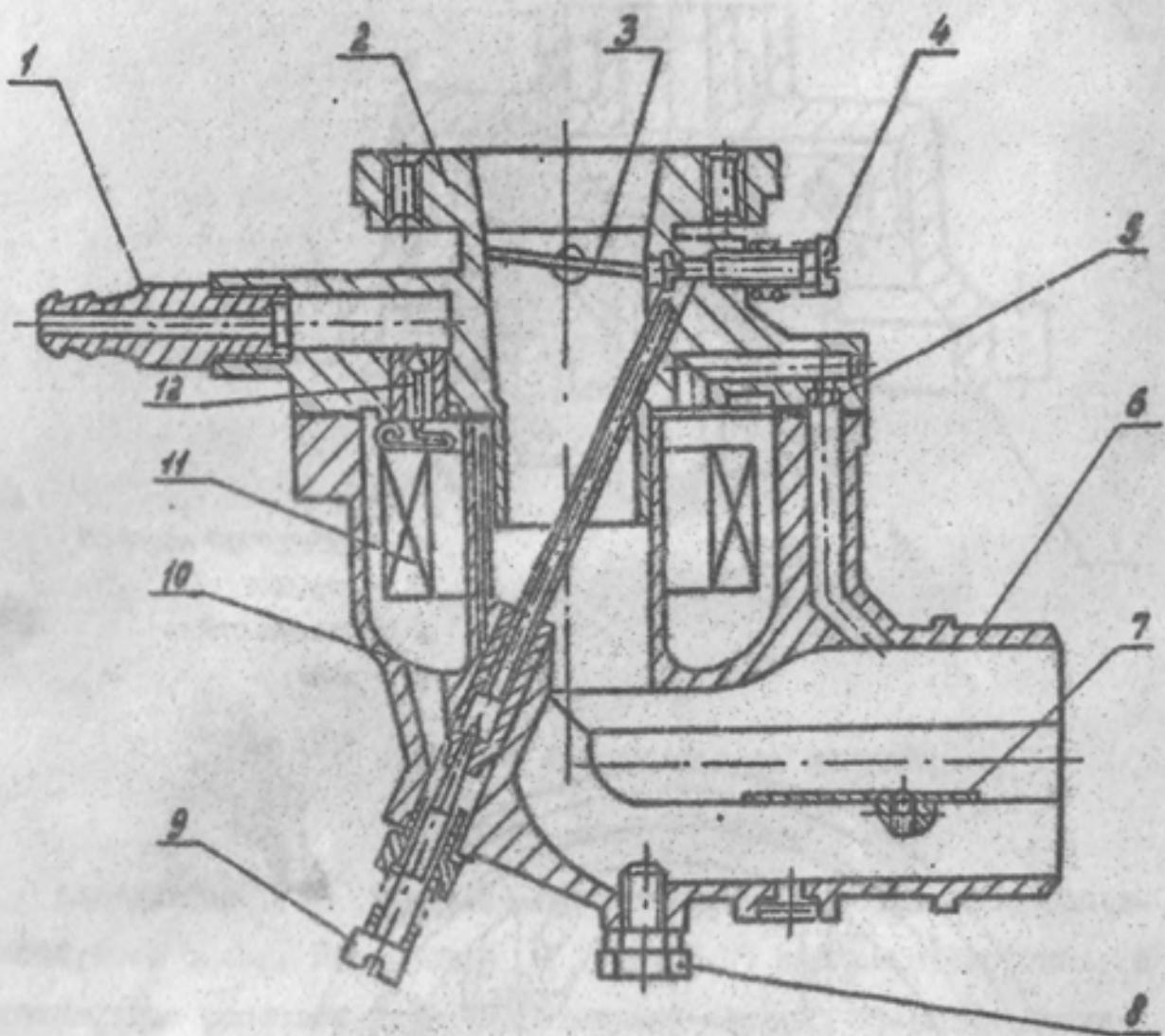


Рис. 5.9. Карбюратор.

1 - штуцер подвода топлива; 2 - карбюре́тор верхний;
3 - заслонка дросселя; 4 - игла малого газа;
5 - воздушный эжектор; 6 - карбюре́тор нижний; 7 - заслонка
пусковая; 8 - винт крепления стакана; 9 - игла полного
газа; 10 - распылитель; 11 - поплавок;
12 - клапан топливный.

При зафиксированном положении рычага 7 (рис.5.10) управления двигателем на установившемся режиме работы рычаг 4 занимает положение, при котором усилие от центробежных сил грузиков I , передаваемое толкателем 2 через рычаг 3 на рычаг 4 , уравновешивается усилием от натяжения пружин 8 .

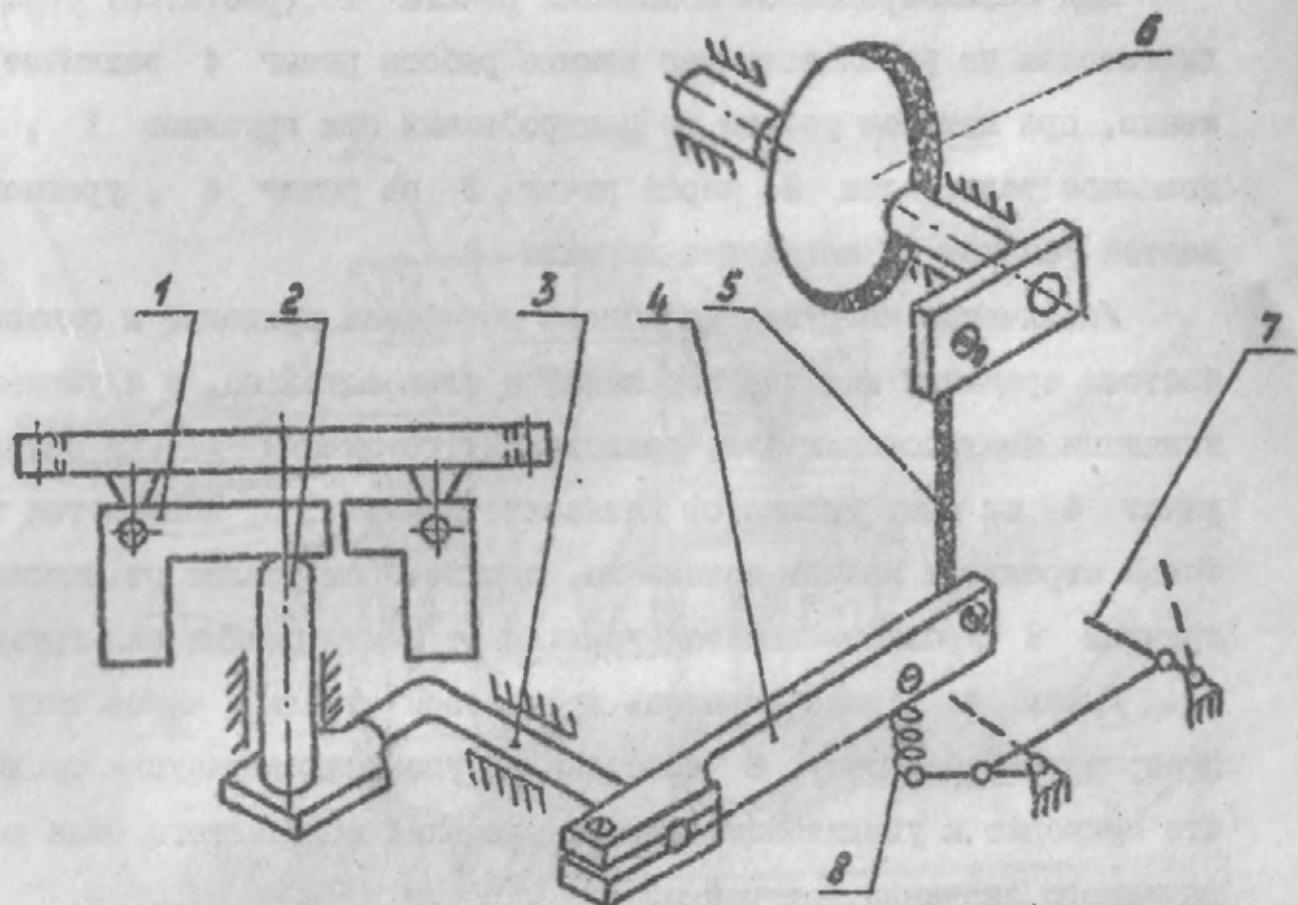
Увеличение нагрузки на колеса мотоблока приводит к снижению частоты вращения коленчатого вала, а следовательно, и к уменьшению значения центробежных сил, развиваемых грузиками I . В результате рычаг 4 за счет усилия от натяжения пружин 8 повернется по часовой стрелке и займет положение, при котором усилие от натяжения пружины 8 уравновешивается усилием от центробежных сил грузиков I . Рычаг 4 , поворачиваясь по часовой стрелке, через тягу 5 поворачивает заслонку 6 дросселя на увеличение расхода топлива, что приводит к увеличению частоты вращения коленчатого вала до заданного значения настройки.

5.3.1.4. Система запуска двигателя выполнена в виде ручного стартера с вытяжным шнуром.

Стартер предназначен для раскрутки коленчатого вала и состоит из кожуха 22 (рис.5.3), храповика 16 , шести шариков 18 , пружины храповика 14 , барабана II , шнура с ручкой , опорной втулки 15 , пружины стартера 12 и корпуса храповой муфты 13 с шайбой Г7 и кольцом .

Корпус храповой муфты 13 жестко закреплен на коленчатом валу 32 .

Вытягиванием пускового шнурза за ручку приводится во вращение барабан стартера II , который передает вращение храповику 16 . При повороте храповика 16 один из шести шариков 18 , находящихся в корпусе храповой муфты 13 , попадает между выступами храповика 16 и корпуса храповой муфты 13 , в результате чего вращение передается на коленчатый вал 32 . Возврат барабана стартера II в исходное положение осуществляется пружиной 12 .



- 1 - грузик;
- 2 - толкатель;
- 3 - рычаг;
- 4 - рычаг;
- 5 - маятник;
- 6 - заслонка дросселя;
- 7 - рычаг управления двигателем;
- 8 - пружина

Рис. 5.10 Принципиальная схема управления двигателем.

5.3.1.5. Система зажигания обеспечивает бесперебойное искрообразование на свече зажигания. На мотоблоке применена электронная система зажигания, состоящая из статора СМК-1 4 (рис.5.II), преобразователя ПМК-1 1, магнитного башмака 5, кронштейна 2 (рис.5.I2) кнопки "Стоп" 2 (рис.5.II) и свечи зажигания 3 (рис.5.II).

Статор СМК-1 (рис.5.I2) представляет собой магнитную систему с высоковольтным трансформатором и датчиком момента искрообразования. Статор 5 крепится к блоку цилиндра двумя винтами 6 (рис.5.I2).

Преобразователь ПМК-1 1 (рис.5.I2) представляет собой электронную схему, смонтированную в корпусе, и устанавливается на кронштейн 2.

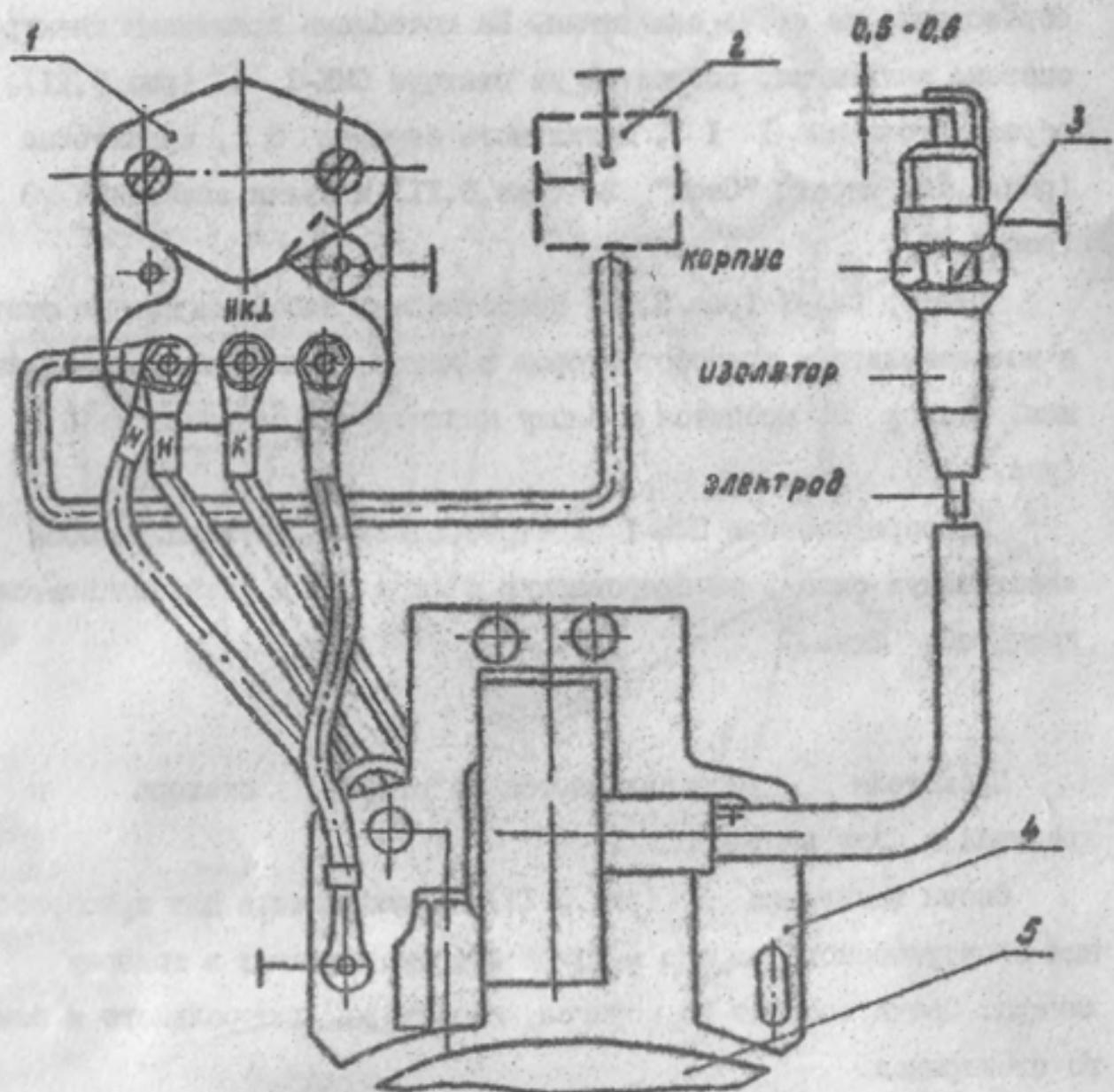
Кронштейн устанавливается на штифт статора и крепится к нему винтом .

Свеча зажигания 3 (рис.5.II) предназначена для преобразования электрического заряда в искру и вворачивается в головку цилиндра. Свеча состоит из корпуса, изолятора, центрального и бокового электродов.

Магнитный башмак 24 (рис.5.3) установлен в пазу маховика 23 (рис.5.3) и фиксируется на нем двумя штифтами.

Кнопка "Стоп" предназначена для отключения системы зажигания при переводе рычага управления двигателем в положение "Стоп".

5.3.1.6. Система охлаждения предназначена для отвода тепла от блока цилиндра двигателя и состоит из вентилятора, кожуха, ребор блока и головки цилиндра. Крыльчатка вентилятора выполнена совместно с маховиком. Корпус вентилятора и кожух блока цилиндра образуют канал, по которому проходит поток воздуха, который, обдувая блок и головку цилиндра, обеспечивает отвод тепла.



1 - преобразователь ПМК-1;

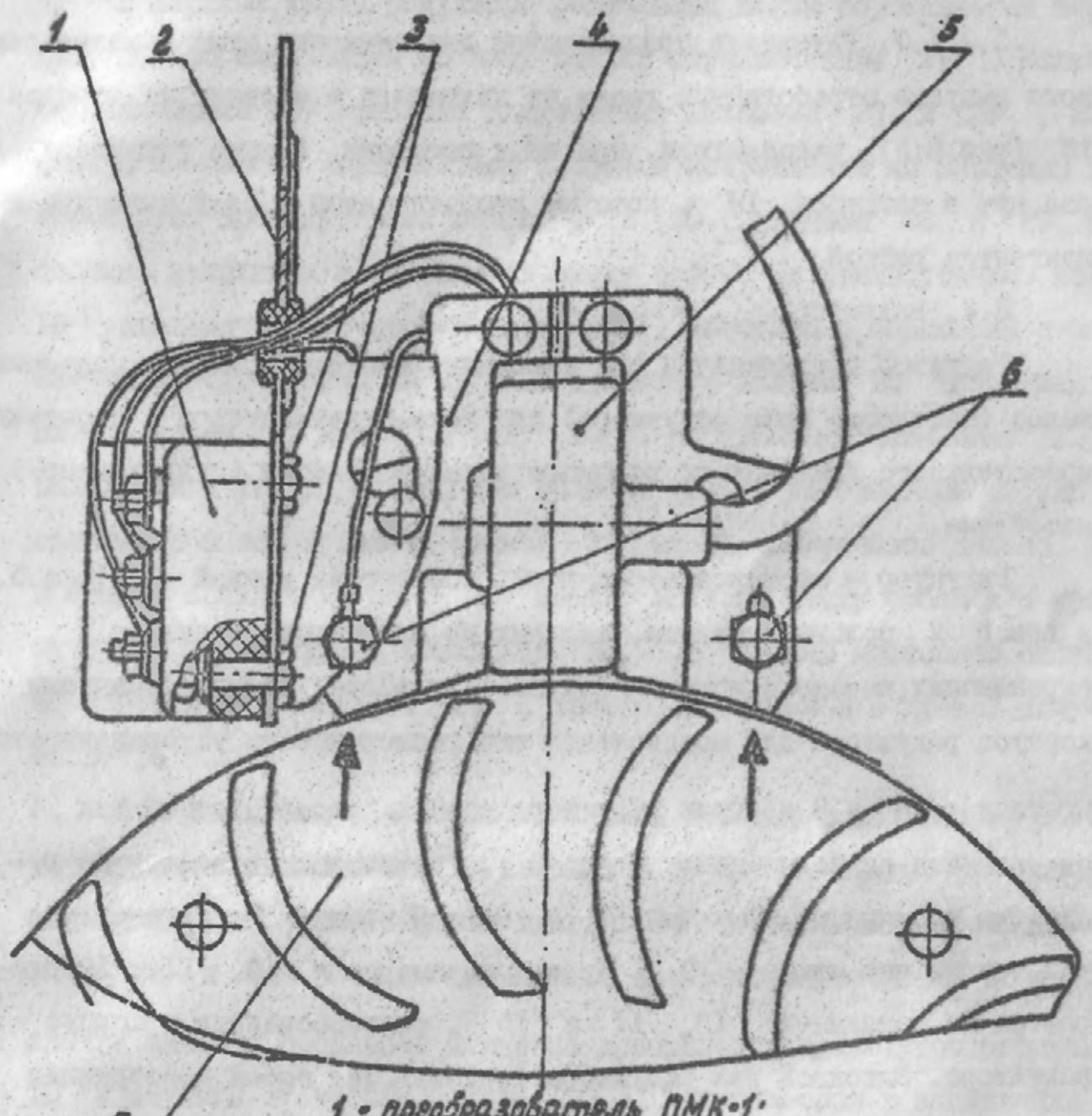
2 - кнопка "СТОП";

3 - свеча;

4 - статор СМК-1;

5 - башмак магнитный.

Рис. 5.11 Установка агрегатов системы заземления



- 1 - преобразователь ПМК-1;
- 2 - кронштейн;
- 3 - болты;
- 4 - штифт;
- 5 - статор СМК-1;
- 6 - винты;
- 7 - магнитный башмак.

Рис. 5.12 Система зажигания.

5.3.1.7. Глушитель предназначен для снижения шума и направленного выпуска отработанных газов из двигателя и состоит из корпуса 18 (рис.5.5), рассекатели, крышки и козырька. Корпус глушителя ввернут в патрубок 19, который вворачивается в блок цилиндра и контрятся гайкой .

5.4. Редуктор

Редуктор предназначен для изменения частоты вращения полусей колес (выходного вала редуктора) или фрез-культиваторов и передачи вращательного движения от ведомого шкива к колесам (культиватору) мотоблока.

Редуктор – шестеренчато-цепной, состоит из правой 1 (рис.5.13) и левой 2 половин корпуса, отлитых из алюминиевого сплава и скрепленных вместе с помощью болтов. При сборке между половинами корпуса редуктора для обеспечения его герметичности устанавливается прокладка 3 . В корпусе редуктора располагаются входной вал 4 , опирающийся на подшипники 5 и 6 , установленные в корпусе редуктора и закрыты крышками 7 и 8 . В крышке 7 установлена уплотнительная манжета 9 . Промежуточные валы 10, 11, 12 опираются на подшипники 13, 14 и 15 , запресованные в корпус редуктора. Выходной вал редуктора представляет собой конструкцию из двух колесных полусей, правой 16 и левой 17 , которые соединяются муфтой 18 и центрируются валиком 19 . Опорой полусей 16 и 17 являются подшипники 20 и 21 , установленные в корпусе редуктора и закрыты крышками 22 и 23 с уплотнительными манжетами 24 и 25 .

В верхней части редуктора расположены валик переключения передач 26 со скользящей по нему вилкой переключателя 27. Вилка переключателя 27 связана с зубчатыми колесами 28 и 29, имеющими возможность перемещаться в осевом направлении по шлицевым поверхностям промежуточных валов 4 и 10. Колеса 28 и 29 постоянно находятся в зацеплении между собой. На промежуточном валу 10 установлено зубчатое колесо 30, свободно вращающееся относительно этого вала. На ступице зубчатого колеса 30 выполнены шлицы, такие же, как и на валу 10. На промежуточном валу II, выполненному нацело с зубчатым колесом 31, установлены жестко связанные с ним зубчатые колеса 32 и 33. Зубчатое колесо 34 и цепные звездочки 35, 36 жестко связаны между собой и с промежуточным валом 12. Звездочки 35, 36 цепями постоянно связаны со сдвоенной звездочкой 37, жестко скрепленной с правой полуосью 16.

При установке рычага переключения передач в положение, соответствующее движению вперед на низшей передаче, вилка 27 переключателя передач устанавливает находящиеся в зацеплении зубчатые колеса 28 и 29 в такое положение, при котором зубчатое колесо 29 своими шлицами соединяет шлицевые поверхности промежуточного вала 10 и ступицы зубчатого колеса 30, находящегося в зацеплении с зубчатым колесом 33. Таким образом, вращательное движение с выходного вала 4 передается через пазы находящихся в зацеплении зубчатых колес 28 - 29, 30 - 33 на промежуточный вал II и далее через постоянно находящуюся в зацеплении пару зубчатых колес 31 - 34 на промежуточный вал 12 и с него посредством цепной передачи на выходной вал редуктора (полуси колес).

При включении высшей передачи переднего хода вращательное движение с первичного вала 4 через зубчатое колесо 29, находящееся при этом в зацеплении непосредственно с зубчатым колесом 34, передается на промежуточный вал 12 и посредством цепной передачи на выходной вал.

При включении передачи заднего хода вращательное движение с первичного вала 4 через зубчатые колеса 28, 29 и 32 (как изображено на рис.5.13) передается на промежуточный вал II и далее, как описано выше, через зубчатые колеса 31 - 34 и далее на выходной вал.

Механизм разобщения полуосей работает следующим образом: при натяжении троса 19 посредством рычага 18 (рис.5.1), рычаг 33 (рис.5.13), установленный на кронштейне 39 перемещает зубчато-шлифовую муфту 18, выводя ее из зацепления с блоком звездочек 37, жестко связанным с правой полуосью 16. Таким образом левая полуось I⁷ оказывается отсоединеной от продолжающей вращаться правой полуоси 16. При отпускании рычага 18 (рис.5.1) полуоси 16 и I⁷ (рис.5.13) вновь соединяются посредством зубчато-шлифовой муфты и начинают вращаться вместе.

Работоспособность редуктора обеспечивается при наличии в его корпусе масла, заливаемого через отверстие в верхней части, закрываемое пробкой 40. Для контроля уровня масла в редукторе предусмотрено отверстие в правой половине его корпуса, закрываемое винтом 41. Для слива масла в нижней части редуктора предусмотрено сливное отверстие, закрываемое винтом 42. Под винты 41 и 42 установлены уплотнительные прокладки 43 и 44.

5.5. Сцепление

Сцепление предназначено для передачи крутящего момента от коленчатого вала двигателя к входному валу редуктора и состоит из ремня 5 (рис.5.2), ведущего шкива 3, ведомого шкива 4, шкива натяжения ремня 6, тяги 7 с пружиной 8 и рычага 10 (рис.5.1). Кожух 9 (рис.5.2), установленный на кронштейне 10, предотвращает выход ремня 5 из ручья шкива 4. Расположение ремня 5 в месте охвата им шкива 3 обеспечивается ограничителями 11, расположенными на кронштейне 12.

При накатки рычага сцепления 10 (рис.5.1) шкив 6 (рис.5.2) перемещается и создает необходимое натяжение ремня 5 , вследствие чего вращение от шкива 3 передается на шкив 4 , установленный при помощи шпонки и стопорного кольца на входном валу редуктора.

При установке клинового ремня 5 в ручьи шкивов 3 и 4 с рабочими диаметрами 75 и 250 мм передаточное отношение клиноременной передачи имеет значение 0,3. При перестановке ремня в ручьи шкивов 3 и 4 с рабочими диаметрами 90 и 240 мм получаем передаточное отношение 0,375, т.е. при этом получаем окорооти движения мотоблока в 1,25 раза меньше, чем в первом случае (при том же передаточном отношении редуктора).

5.6. Органы управления

Органы управления предназначены для изменения режима работы двигателя, редуктора и направления движения мотоблока.

К органам управления мотоблока относятся руль II (рис.5.1) с рулевой колонкой 13 , рычаг переключения передач 20 , рычаг сцепления 10 с тягой 12 , рычаг управления двигателем 17 и рычаг разобщения полусоев колес 18 .

Руль II (рис.5.1) при помощи приваренных к нему зубчатых дисков 15 и стальной оси 21 о гайками 22 крепится к рулевой колонке 13 . Положение руля II в вертикальной плоскости (угол подъема) фиксируется посредством одновременной затяжки двух гаек 22 при выбранном положении руля.

Рулевая колонка 13 крепится болтом к стойке 23 и может быть зафиксирована как в нормальном (расположена в вертикальной плоскости, проходящей через продольную ось мотоблока) положении, так и повернутом относительно продольной оси мотоблока на определенный угол положении.

Рукоятка переключения передач 20 (рис.5.1) расположена на редукторе и предназначена для включения и выключения передач (изменения передаточного числа редуктора). Рукоятка переключения передач 20 фиксируется в пяти положениях: задний ход - нейтральное - II (высшая) передача - нейтральное - I (нижняя) передача (при перемещении рукоятки из крайнего левого фиксированного положения в крайнее правое). На левой ручке руля II расположен рычаг сцепления 10, при нажатии на который оно включается. При отпускании рычага 10, сцепление выключается. На правой ручке руля расположены рычаг привода механизма разобщения полусей колес 18 и рычаг управления двигателем (дроссельной заслонкой карбюратора) 17. При нажатии на рычаг 18 происходит разобщение полусей колес мотоблока. При перемещении рычага 17 (рис.5.1) в направлении положения "ГАЗ" (на себя) происходит увеличение оборотов двигателя и соответствующее увеличение скорости мотоблока; при перемещении рычага управления двигателем в крайнее от себя положение "СТОП" происходит остановка двигателя и мотоблока.

5.7. Колеса

Колеса мотоблока - пневматические, состоят из покрышки I (рис.5.14), камеры 2, диска 3, ступицы 4, груза 5, пальца 6 и фиксатора 7 .

Покрышка выполнена из многослойной прорезиненной ткани с наружным слоем в виде резиновых ребер - грунтозаделов. Во внутренней части бортов покрышки заделаны проволочные кольца, обеспечивающие необходимую ее прочность.

Наружная часть протектора покрышки (ребра-грунтозаделы) выполнены в виде "елочки". При установке колеса на мотоблок необходимо располагать протектор в положении углом "елочки" вперед по ходу мотоблока.

Колесный диск 3 состоит из двух половин, соединенных между собой тремя болтами .

Ступица 4 крепится к диску 3 пятью болтами 8 .

В комплект поставки мотоблока входят удлинители полусеи I (рис.5.15), которые с целью увеличения ширины колеи устанавливаются на полусоси мотоблока вместо колес и крепятся стопорами с фиксаторами 2 . Колеса крепятся на удлинителях полусеи I такими же стопорами с фиксаторами 2 .

При выполнении пахотных работ с плугом, а также при выполнении других работ в условиях, когда колеса мотоблока пробуксовывают, для увеличения его массы на колеса устанавливаются грузы 5 (рис.5.14), которые крепятся к ним пальцем 6 с фиксатором 7

Полусоси мотоблока, удлинители полусеи I (рис.5.15) и втулки ступиц 4 (рис.5.14) колес имеют отверстия, в которые при установке удлинителей или ступиц колес на полусоси вставляются стопоры с фиксаторами 2 (рис.5.15), предотвращающие их взапасное перемещение и проворачивание.

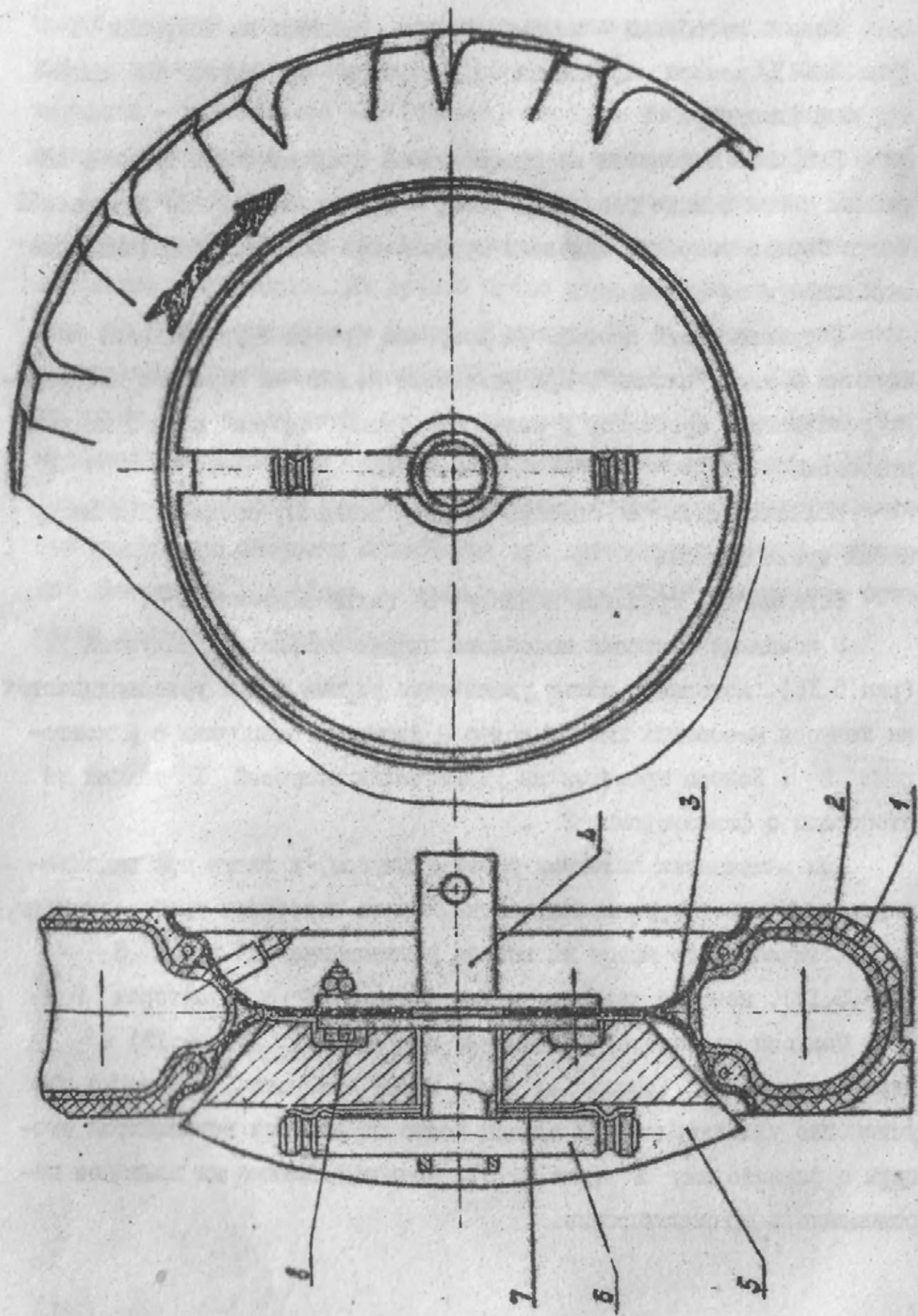


Рис. 5.74. Касео манометр

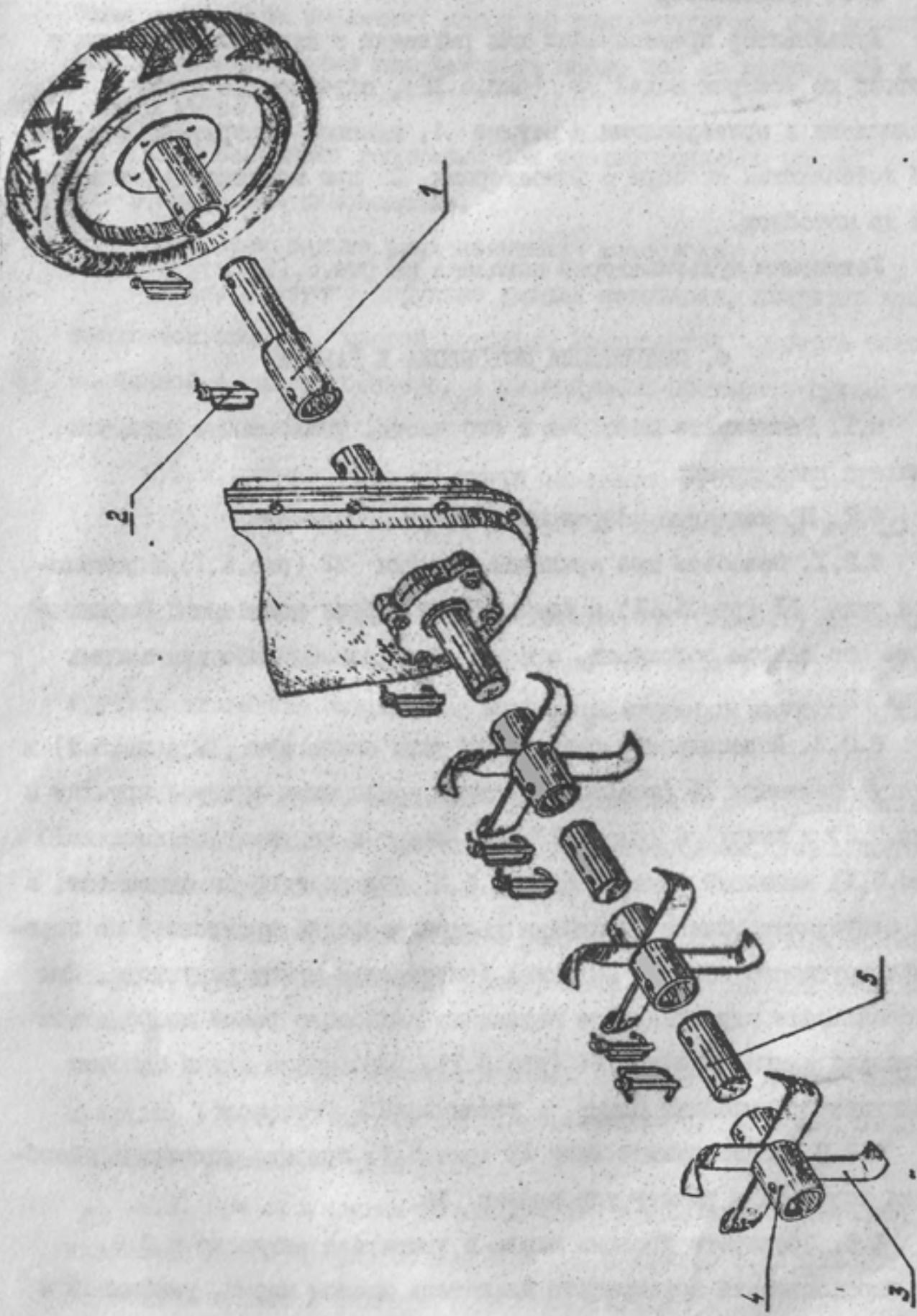


Рис. 5.15. Станина и магнитопроводы и якорь мотора

5.8. Культиватор

Культиватор предназначен для рыхления и культивации почвы и состоит из четырех ножей 3 (рис.5.15), скрепленных между собой заклепками и приваренными к втулке 4, имеющей отверстия, в которые вставляются стопоры с фиксаторами 2 при монтаже культиваторов на мотоблок.

Установка культиваторов показана на рис.5.15.

6. ПОДГОТОВКА МОТОБЛОКА К РАБОТЕ

6.1. Рарапакуйте мотоблок и его части, упакованные отдельно, комплект инструмента.

6.2. Произведите сборку мотоблока.

6.2.1. Ослабьте две крыльчатые гайки 22 (рис.5.1) и установите руль II (рис.5.II) в удобном для работы положении. Зафиксируйте его в этом положении, затянув одновременно обе крыльчатых гайки 22 .

6.2.2. Подсоедините один конец тяги сцепления I2 (рис.5.1) к рычагу сцепления I0 (рис.5.1), другой конец тяги - через пружину 8 (рис.5.2) к шкиву 6 (рис.5.2). При нажатии на рычаг сцепления I0 (рис.5.1) клиновой ремень 5 (рис.5.2) должен туго натягиваться, а при отпускании рычага сцепления должен свободно провисать, не передавая крутящего момента от шкива двигателя к шкиву регулятора. При необходимости отрегулируйте натяжение клинового ремня посредством изменения длины цепочки 24 (рис.5.1). Уменьшение длины цепочки увеличивает натяжение ремня, а увеличение - уменьшает.

6.2.3. Подсоедините тягу I9 (рис.5.1) привода механизма разобщения полусошей к рычагу управления I8.

6.3. Проверьте уровень масла в двигателе согласно п.8.8. При необходимости дозаправьте двигатель маслом марки, указанной в настоящем руководстве по эксплуатации (вкладыш диотке к

руководству, в котором указана марка залившего в двигатель масла). Смешивать масла различных марок не рекомендуется, для дозаправки двигателя необходимо использовать масло той же марки, что и залитого в двигатель.

6.4. Заправьте топливный бак чистым бензином марки, указанной в настоящем руководстве.

6.5. Произведите расконсервацию мотоблока.

6.5.1. Протрите наружные детали мотоблока, покрытые консервационной смазкой, чистой ветошью. Допускается протирка ветошью, смоченной в чистом бензине, с последующей протиркой сухой чистой ветошью.

6.5.2. Отсоедините от свечи зажигания угольник свечи I3 (рис.5.2), выверните свечу и залейте в отверстие под нее 20...30 г бензина.

6.5.3. Ручаг управления двигателем I7 (рис.5.1) установите в положение "СТОП" (крайнее положение "от себя") и 5...6 раз прокрутите двигатель стартером, вытягивая пусковой шнур за рукоятку на всю его длину.

6.5.4. Протрите следы от брызг бензина с консервационным маслом на поверхностях деталей и узлов мотоблока, установите свечу зажигания и угольник свечи на место.

6.6. Убедитесь в наличии в редукторе достаточного количества масла и, при необходимости, дозаправьте редуктор, как это описано в п.8.2.

6.7. Проверьте давление в шинах колес – оно должно быть в пределах 1,8...2,0 кгс/см². При необходимости доведите давление в колесах мотоблока до нормы.

6.8. При отсутствии необходимости в утилении мотоблока извлеките якорь 3 (рис.5.14), а затем фиксатор 7 из отверстия в ступице 4 колеса и снимите груз 5 со ступицы

6.9. Если по условиям работы необходимо расширение колеи колес мотоблока, установите колоса на удлинители полуосей I (рис. 5.15), установив последние на полуоси как показано на рис.5.15.

6.10. Подготавливая мотоблок к работе с культиватором, проведите следующие работы:

6.10.1. Соберите два блока, состоящих каждый из двух культиватором (рис.5.15) и валика 5, в следующей последовательности:

6.10.1.1. Вставьте валик 5 во втулку культиватора 4, совместите отверстие в валике 5 с отверстием во втулке культиватора 4, установите в совмещение отверстия стопор 2 и зафиксируйте его фиксатором. При необходимости увеличения ширины захвата культиватора (при обработке легких почв или на небольшую глубину), аналогичным образом собираются два блока культиваторов по 3 культиватора в каждом, используя валики 5 и культиваторы из комплекта запасных частей.

6.10.2. Вынесите мотоблок на устойчивые подставки и, вынув стопоры 2 (рис.5.15) из отверстий отступа колес 4 (рис.5.14), снимите колеса с полуосей.

6.10.3. Установите на полуоси собранные блоки культиваторов таким образом, чтобы при движении мотоблока вперед острые кромки ножей культиваторов располагались по ходу вращения полуосей (выходного вала редуктора). Закрепите блоки культиваторов на полуосях, вставив в совмещенные отверстия втулку культиваторов и полуосей стопоры и зафиксировав их.

7. ПОРЯДОК РАБОТЫ

7.1. Убедитесь, что рядом с мотоблоком в зоне расположения его вращающихся частей и рабочих органов навесных агрегатов нет посторонних лиц.

7.2. Установите рычаг переключения передач 20 (рис.5.1) в одно из нейтральных положений.

7.3. Произведите запуск двигателя мотоблока в следующей последовательности:

7.3.1. Откройте топливный кран ЗО (рис.5.5).

7.3.2. Прикройте пусковую заслонку карбюратора, повернув рычаг 4 (рис.7) до горизонтального положения.

Примечание. На горячем двигателе заслонку не прикрывать.

7.3.3. Установите рычаг I7 (рис.5.1) управления двигателем в положение, соответствующее $1/3\dots1/2$ величины его хода от положения "СТОП" в направлении положения "ГАЗ". Дроссельная заслонка карбюратора при этом должна быть открыта на $1/3$.

7.3.4. Потянув за ручку стартера, проверните двигатель до начала такта сжатия (наибольшее усилие на ручке стартера), затем рывком потяните за ручку стартера.

После начала работы двигателя по возможности быстрее откройте пусковую заслонку 4 (рис.7) и установите рычаг I7 (рис.5.1) управляемый двигателем в положение малого газа.

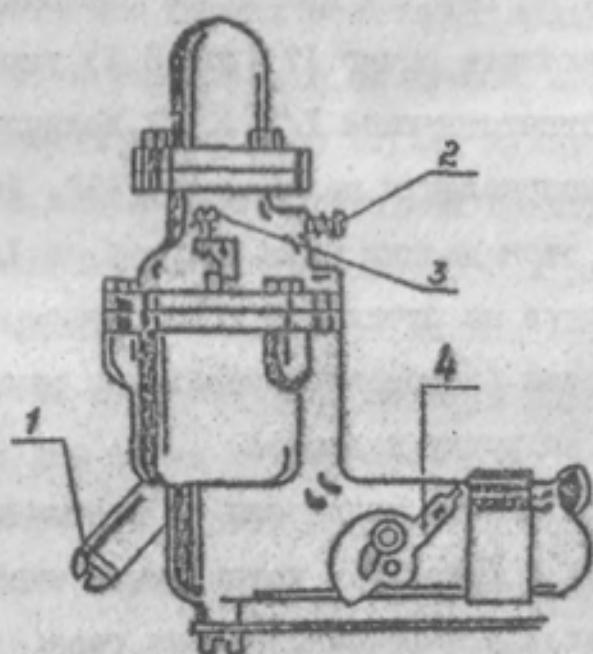
7.4. Прогрейте двигатель в течение 2...3 минут на режиме малого газа.

7.5. Включите нужную Вам передачу, установив рычаг переключения передач 20 (рис.5.1) в соответствующее положение, установите рычаг управления двигателем I7 (рис.5.1) в среднее положение и, нажав на ручку сцепления 10 (рис.5.1), начните движение в выбранном направлении.

7.6. Изменение скорости движения производите перемещением рычага управления двигателем и включением соответствующей передачи.

7.7. Для переключения передачи отпустите рычаг сцепления 10 (рис.5.1) и установите рычаг переключения передач 20 (рис.5.1) в нужное положение.

7.8. Для остановки двигателя переведите рычаг I7 (рис.5.1) управления двигателем в положение "СТОП" (крайнее положение



1 - Винт главного жиклера;
2 - винт жиклера холостого хода;
3 - винт минимальных оборотов.

Рис. 7. Карбюратор.

"от себя").

7.9. Для осуществления разобщения полусошней необходимо нажимать на рычаг I8 (рис.5.1).

7.10. При работе с культиватором нажимать на рычаг привода механизма разобщения полусошней запрещается, т.к. это может повлечь резкое изменение направления движения мотоблока и вызвать травмирование ног управляющего мотоблоком сператора.

7.11. Первые 30 часов эксплуатации мотоблока являются периодом приработки его деталей и агрегатов, поэтому перегрузка мотоблока в этот период недопустима.

7.11.1. Обработку почвы (при работе с культиватором) производите в 2...3 приема на глубину не более 10 см за один проход.

7.11.2. Рычаг управления двигателем (дроссельной заслонкой карбюратора) используйте не более, чем на 2/3 величины его хода от положения "СТОП" до положения "ГАЗ".

7.11.3. Не перегружайте мотоблок длительной (свыше 2-х часов) работой на глинистых почвах.

7.11.4. Используй мотоблок для транспортирования грузов в агрегате с прицепной тележкой, но перегружайте ее. В первые 30 часов работы масса тележки с грузом не должна превышать 250 кг.

7.12. При работе двигателя мотоблока происходит естественный расход масла на угар.

7.12.1. Производите дозаправку двигателя маслом не реже, чем через 4...5 часов работы мотоблока.

7.12.2. После длительных перерывов в работе (более суток) не начинайте работать на мотоблоке, не проверив уровень масла в картере двигателя перед его запуском.

7.13. Несоблюдение требований п.7.12.1 и п.7.12.2 может привести к заклиниванию двигателя и выходу его из строя (разрушению шатунно-поршневой группы и других деталей двигателя).

7.14. Категорически запрещается осуществлять регулировку оборотов двигателя, изменения положение рычага центробежного регулятора. Невыполнение данного требования приводит к выходу двигателя из строя.

Внимание. На двигателе мотоблока установлен ограничитель мощности в виде дополнительной прокладки между входным фланцем карбюратора и фланцем патрубка, соединяющего карбюратор с цилиндром (см.рис.5.7). После обкатки двигателя (по истечению 30 часов работы мотоблока) необходимо удалить ограничительную прокладку, выполнив работы, указанные в п.10

8. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МОТОБЛОКА

8.1. Виды технического обслуживания

Для поддержания мотоблока в технически исправном состоянии необходимо выполнение следующих видов технического обслуживания:

8.1.1. Ежедневное техническое обслуживание.

8.1.2. Техническое обслуживание после первых 5-ти часов работы.

8.1.3. Техническое обслуживание через каждые 30 часов работы.

8.1.4. Техническое обслуживание через каждые 50 часов работы.

8.1.5. Техническое обслуживание через каждые 100 часов работы.

8.1.6. Техническое обслуживание при хранении.

При проведении технического обслуживания используйте инструменты и запасные части из комплекта, прикладываемого к мотоблоку.

8.2. Ежедневное техническое обслуживание

Содержание работ и методика их проведения	Техническое требование	Инструмент, приспособления, материалы
8.2.1. Удалите грязь, пыль, масло с наружных поверхностей мотоблока и его узлов.	Поверхности должны быть чистыми.	Ветошь, вода, масло.
8.2.2. Проверьте надежность крепления доступных деталей мотоблока и при необходимости произведите подтяжку.	Узлы и детали должны быть надежно закреплены.	Комплект инструмента.
8.2.3. Визуально проверьте состояние электропроводки.	Отогнение проволов не допускается.	
8.2.4. Визуально проверьте состояние резин или ноременной передачи.	Расслоение резин не допускается.	
8.2.5. Проверьте уровень масла в картере двигателя.	Стеканье шупа-пробы должно быть смыто маслом на длине 5...15 мм.	
8.2.6. Проверьте надежность крепления навесного агрегата.	Навесной агрегат должен быть надежно закреплен.	Манометр щитовый (в комплекте инструмента, прилагаемого к мотоблоку, не входит).
8.2.7. Проверьте давление в шинах (при работе на колесах).	Давление в шинах должно быть 1,8...2,0 кгс/см ² .	

8.3. Техническое обслуживание после первых 5-ти часов работы

Содержание работ и методика их проведения	Технические требования	Инструмент, приспособления, материалы
8.3.1. Выполните работы, перечисленные в п.8.2		
8.3.2. Проверьте зазоры кассета в двигателе с согласно п.8.9.	Замену масла желательно проводить на прогретом двигателе. Объем заливаемого масла - 1,3 л.	Дюкоть, воронка, отвертка винч топцовый 19х22, масло марки указанной в п.2.16.
8.3.3. На прогретом двигателе лоджните болты крепления головки цилиндра (крест на крест через 3 болта).		Ключ 14х17.
	8.4. Техническое обслуживание через каждые 30 часов работы	
Содержание работ и методика их проведения	Технические требования	Инструмент, приспособления, материалы
8.4.1. Выполните работы, перечисленные в п.8.2 и п.8.3.		
8.4.2. Проверьте герметичность системы топливопитания (бензобака, крана-отстойника, бензоманта и карбюратора).		Подтекание топлива не допускается.
	8.5. Техническое обслуживание через каждые 50 часов работы	
Содержание работ и методика их проведения	Технические требования	Инструмент, приспособления, материалы
8.5.1. Выполните работы в объеме требований п.8.4.		

8.5.2. Снимите корпус вентилятора, откните от пыли и грязи блок и головку шлангов двигателя, статора, преобразователя напряжения, маховика.

Наличие пыли и грязи не допускается.

8.5.3. Снимите с корпуса храпового муфты 13(рис.5.3) крышки 19 с храповиком 16 и колпаком, извлеките изнутри 18. Из внутренней полости кортуса храповой муфты, с шариков, храповика, колпака и хвостовика коленвала, удалите старую смазку.

Детали храповой муфты можно промыть в чистом бензине и просушить на воздухе.

8.5.4. Тонким слоем смажки ЛИТОЛ-24 или ей аналогичной смажьте внутреннюю полость храповника и поверхность хвостовика коленчатого вала, входящую в отверстие храповика, пропитайте смазкой фетровый вкладыш храповника.

Смазка должна быть наименее тонким слоем. Избыток смазки недопустим, ее попадание в полость храповой муфты приводит к зеданию парников и нарушению работоспособности храповой муфты.

8.5.5. Соберите храповую супорту (установите в корпус муфты шарики, храповик с колпаком и крышку).

8.5.6. Прогнездите смазку возвратной пружиной стартера 12 (рис.5.3), для чего через отверстия в барабане II извлеките несколько капель моторного масла и прокрутивте пружину посредством натягивания пускового шнуря на всю его длину (2...3 раза).

Ввести по 4...5 капель масла через каждое отверстие в масла в барабане.

8.5.7. Проверьте зазор между магнитным башмаком и статором в статорах согласно П.8.ПО.

Крыши I2K13, IOK12, куп 0,10...0,15 мм (можно использовать лезвие бритвы).

8.5.8. Проверьте нахождение рамки клипсированной передачи.

При неизмененном определении не должно быть проскальзывания рамки в двух шкивов.

8.5.9. Очистите воздушный фильтр согласно п.8.12.

Наклоните пыли в фильтре не допускается.

8.5.10. Замените масло в редукторе согласно п.8.12.

В редукторе должно быть залито 1,8 л масла, не менее

литров трансмиссионное масло ГОСТ 23652-79, антифриз, воронка отвертка.

8.6. Техническое обслуживание через каждые 100 часов работы

Содержание работ и методика их проведения Технические требования Контроль, приспособления инструмент, приспособления материала

8.6.1. Выполните работы по п.8.5.

8.6.2. Очистите угольник со свечи зажигания.

8.6.3. Выверните свечу зажигания.

8.6.4. Очистите электроды свечи зажигания от нагара и приложите в чистом бензине.

На электродах не должно быть нагара.

8.6.5. При необходимости установите под гильзой бокового электрода требуемый зазор.

Зазор должен быть 0,5...0,6 мм.

8.6.6. Установите свечу зажигания на место.

8.6.7. Установите угольник на свечу зажигания.

8.6.8. Слейте бензин из поплавкового бака.

Бензин

должен быть оливочный.

шланг, ворса, магнит.

Масло трансмиссионное ГОСТ 23652-79,

антифриз, воронка отвертка.

Контроль 18.14.001 II
Д6.00.104

Бензин А-72, А-76.

Контроль 18.14.001 II
Д6.00.104

Бензин

I

2

3

3.6.9. Ослабив хомуты крепления топливного бака, снимите его с мотоблока.

3.6.10. Взверните кран-отстойник из топливного бака.

3.6.11. Промойте топливный бак и кран-отстойник чистым бензином.

3.6.12. Взверните кран-отстойник на место и установите топливный бак на мотоблок.

Клик 10x12, отверните.

Бензин L-72, А-76.

Клик 10x12, отверните.

Наполните баке и кране-отстойник не допускается.

Топливный бак должен быть надежно закреплен.

Бензин L-72, А-76.

Топливный бак должен быть надежно закреплен.

Клик 10x12, отверните.

8.7. Техническое обслуживание при хранении

Содержание работ и методика их проведения	Периодичность выполнения	
	I месяц	I год
8.7.1. Работы, выполняемые при хранении незаконсервированного мотоблока		
1. Произведите внешний осмотр мотоблока. Проверьте состояние ремня клиново-ременной передачи и отсутствие подтекания масла из двигателя и редуктора, а также бензина из системы топливоснабжения.	+	-
2. Запустите двигатель и проработайте на режиме малого газа 3...5 мин.	+	-
3. Замените масло в двигателе согласно п.8.9 и в редукторе согласно п.8.12.	-	+

8.7.2. Работы, выполняемые при хранении мотоблока, законсервированного согласно требованиям п.8.13

1. Расконсервируйте мотоблок согласно требованиям п.6.5.
2. Замените масло в двигателе согласно п.8.9 и в редукторе согласно п.8.12.
3. Законсервируйте мотоблок согласно п.8.13.

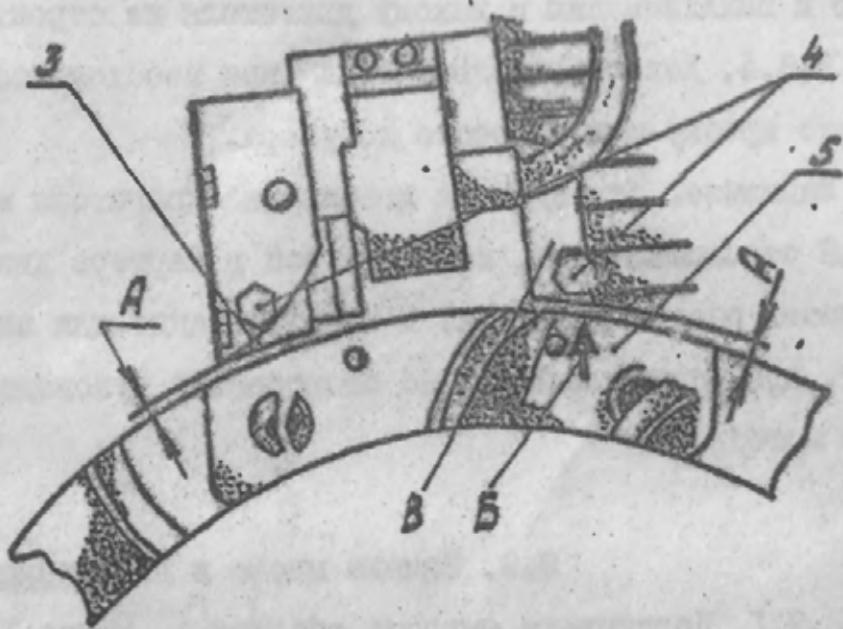
Примечание. Работу выполните при необходимости дальнейшего хранения.

8.8. Проверка уровня масла в двигателе перед запуском

8.8.1. Установите мотоблок в положение, при котором ось цилиндра двигателя займет вертикальное положение.

8.8.2. Пользуясь ключами Д8.14.001 и Д6.00.104 выверните пробку-шуп 2 (рис.8.3) и насухо протрите чистой ветошью.

8.8.3. Вверните пробку-шуп на место до упора, затем выверните ее, не изменения при этом положения мотоблока. При нормальном уровне масла в двигателе стержень пробки-шупа должен быть смочен маслом на длине 5...15 мм. Если шуп сухой (т.е. не достает до поверхности



- 1 - корпус;
- 2 - ручка;
- 3 - стопор;
- 4 - болты;
- 5 - магнитный башмак.

Рис. 8.1. Установка зазора.

масла, находящегося в картере двигателя), то запуск двигателя без дозаправки маслом до нормы запрещен, т.к. запуск и эксплуатация двигателя при недостаточном объеме масла в картере двигателя приведут к заклиниванию и выходу двигателя из строя.

8.8.4. Дозаправив двигатель (при необходимости) маслом, заверните пробку-щуп на место до упора.

Бнимание. Недопустима дозаправка двигателя маслом марки, отличной от марки масла, находящегося в картере двигателя (смешивание масел различных марок) и использование для заправки двигателя масел, применение которых не оговорено в руководстве по эксплуатации мотоблока.

8.9. Замена масла в двигателе

8.9.1. Подставьте емкость объемом не менее 1,3 л под сливную пробку I (рис.8.3).

8.9.2. Пользуясь отверткой, выверните сливную пробку I и слейте масло из двигателя.

Примечание. Рекомендуется сливать масло с прогретого двигателя, для этого после запуска дать ему проработать на малых оборотах 3...5 мин. Перед запуском двигателя объем масла должен быть доведен до нормы.

8.9.3. Установите сливную пробку I на место.

8.9.4. Пользуясь ключами Д8.14.001 и Д6.00.104 выверните пробку-щуп 2 (рис.8.3) и залейте в двигатель, пользуясь воронкой, 1,3 л масла марки, указанной в п.2.16.

8.9.5. Установите пробку-щуп 2 на место.

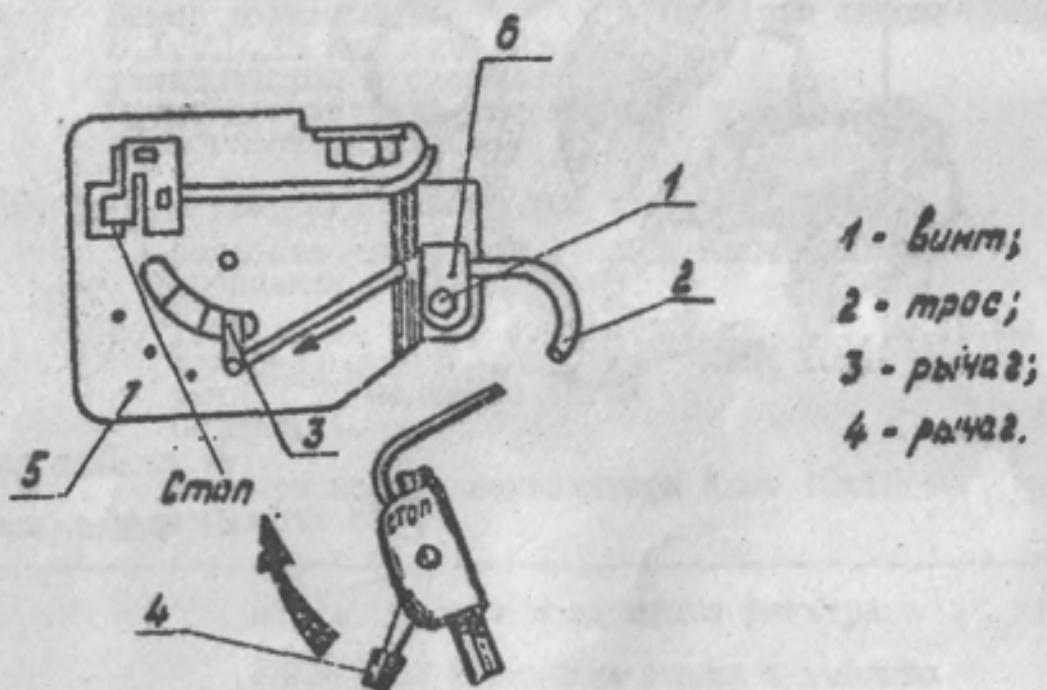
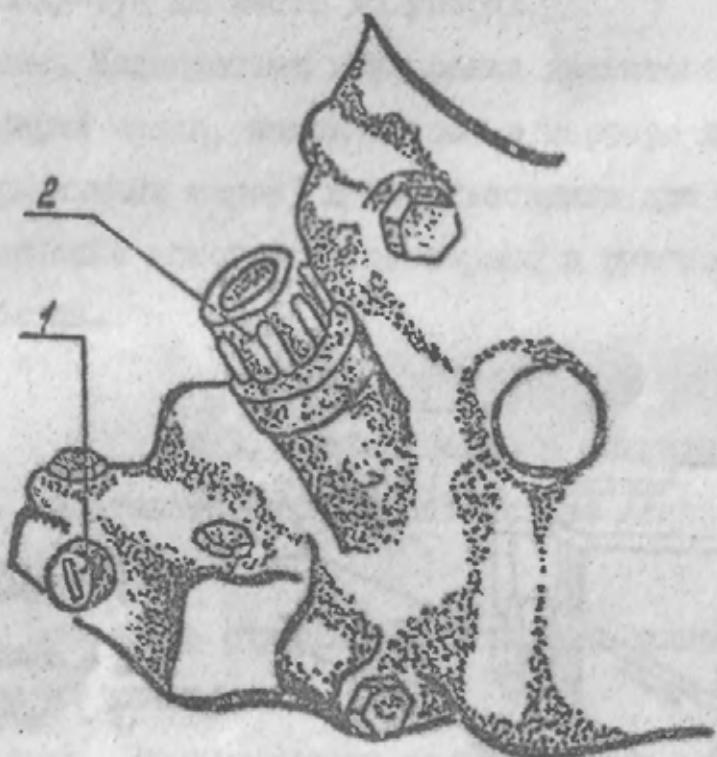


Рис. 8.2. Дистанционное управление.



1 - слившая пробка;
2 - пробка - шиль.

Рис. 8.3. Замена масла в двигателе.

8.10. Проверка и регулировка зазора между магнитным башмаком маховика и статором

Содержание операции и технические требования	Инструмент, приспособления, материалы
8.10.1. Отверните четыре болта, снимите корпус вентилятора 25 (рис.5.1).	Ключ 10х12
8.10.2. Проверните коленчатый вал поворотом маховика до совпадения стрелки Б на магнитном башмаке под правый сердечник статора В (рис.8.1).	
8.10.3. Замерьте зазор А между сердечниками статора З и магнитным башмаком 5 маховика. Зазор должен быть 0,1...0,15 мм, если зазор не укладывается в указанный допуск, произведите регулировку согласно п.8.10.4.	Шуп 0,1...0,15 мм. Используйте лезвие для бритвы под два сердечника статора одновременно.
8.10.4. Отрегулируйте зазор, для чего: 1) ослабьте два болта 4 крепления статора 3; 2) установите зазор согласно требованиям п.8.10.3. и закрепите статор 3 двумя болтами 4.	Ключ 10х12 Шуп 0,1...0,15 мм Ключ 10х12
8.10.5. Установите корпус вентилятора и закрепите его.	Ключ 10х12

6.II. Очистка воздушного фильтра

ВНИМАНИЕ! Попадание масла и топлива на фильтрующие элементы недопустимо.

Содержание операции и технические требования	Инструмент, приспособления, материалы
8.II.1. Отверните гайку 1 (рис.5.6) и снимите крышку 2.	
8.II.2. Снимите поролоновый фильтрующий элемент 3 с бумажного фильтрующего элемента 4.	
8.II.3. Промойте внутри крышку 2 и поролоновый фильтрующий элемент в мыльной воде и высушите их на воздухе.	Вода, мыло.

- 8.II.4. Обмётите бумажный фильтрующий элемент 4 волосиной сметкой, проводя её вдоль гофра, и вытряхните оставшуюся пыль легким поступиванием рукояткой сметки по торцам фильтроэлемента до прекращения замётного выпадания пыли.

Сметка

Примечание. Разрешается очистка бумажного фильтрующего элемента пылесосом.

- 8.II.5. Оденьте поролоновый фильтрующий элемент 3 на бумажный фильтрующий элемент 4 и установите их на корпусе 5 фильтра.

- 8.II.6. Оденьте на штырь корпусе 5 фильтра крышку 2 и наверните гайку 1.

8.I2. Замена масла в редукторе

- 8.I2.1. Установите мотоблок в положение, при котором продольная ось редуктора займет вертикальное положение.

- 8.I2.2. Под сливной винт-пробку 42 (рис.5.13) редуктора установите смеситель объемом не менее 2 л.

- 8.I2.3. Выверните пробку 40 из заправочного отверстия в верхней части редуктора и, вывернув сливной винт-пробку 42, слейте масло из редуктора.

- 8.I2.4. Установите на место сливной винт-пробку 42.

- 8.I2.5. Вывернув винт-пробку 41 из контрольного отверстия, заливайте масло марки, указанной в п.2.22.4 через заправочное отверстие в верхней части редуктора до тех пор, пока его уровень не достигнет контрольного отверстия. Объем заливаемого в редуктор масла — около 1,8 л.

- 8.I2.6. При появлении масла в контрольном отверстии прекратите подачу масла и установите винт-пробку 41 и пробку 40 на место.

Примечание. Очередная замена масла в редукторе должна быть произведена через 100 часов работы мотоблока. Если в этот период не будет подтекания масла из редуктора, то в текущем контроле уровня масла нет необходимости.

8.13. Консервация

Содержание операции и технические требования Инструмент, приспособления, материалы

- 8.13.1. Убедитесь, что рычаг управления двигателем находится в положении "СТОП".
- 8.13.2. Отсоедините угольник от свечи, выверните ее, очистите от нагара, промойте ее бензином, просушите.
- 8.13.3. Прокипятите в течение 15-20 мин примерно 100 см³ масла марки, указанной в п.2.16. Залейте 50-70 см³ указанного масла в отверстие под свечу и через 1-2 мин, плавно потянув за ручку стартера, поверните коленчатый вал на 5-6 оборотов.
- 8.13.4. Вверните свечу в головку цилиндра и подсоедините к ней угольник.
- 8.13.5. Очистите воздушный фильтр согласно п.8.11.
- 8.13.6. Заправьте топливный бак бензином.
- 8.13.7. Очистите мотоблок от пыли и грязи. Детали мотоблока, не имеющие малярно-красочных покрытий (выступающие части коленчатого вала двигателя, вала переключения и выходного вала редуктора), смажьте консервационным маслом марки К-17 ГОСТ 10877-76.
- Масло моторное, ёмкость
Ключ Д8.14.001
Ключ Д6.00.104
- Ключ Д8.14.001
Ключ Д6.00.104
- Вода, мыло, ветошь,
масло консервационное
К-17 ГОСТ 10877-76.

8.14. Замена ремня клиновременной передачи

8.14.1. Используя ключ 12x13, отверните две гайки и болт, снимите защитный кожух клиновременной передачи.

8.14.2. Отвернув с помощью ключа 14x17 два болта, снимите кожух 9 (рис.5.2.).

8.14.3. Ослабьте натяжение клинового ремня 5 (рис.5.2.) шкивом 6, отсоединив тягу 7 от пружины 8.

8.14.4. Ослабьте и отверните винты крепления кронштейна 12 и отверните его так, чтобы его ограничительные штыри не мешали снять ремень со шкива двигателя 3.

8.14.5. Установите новый клиновой ремень и проведите сборку клиновременной передачи в обратном порядке.

Примечание. Зазор между клиновым ремнем и кожухом 9 (рис.5.2.) должен быть равномерным и составлять 2...3 мм.

8.15. Регулировка дистанционного управления
режимом работы двигателя

8.15.1. Установите рычаг управления 4 (рис.8.2. двигателем в положение "СТОП".

8.15.2. Ослабьте винт I на плате карбюратора 5 (рис.8.2.).

8.15.3. Переместите трос управления 2 в зажиме 6 таким образом, чтобы рычаг 3 с обратной стороны платы карбюратора касался контакта кнопки "СТОП", при этом рычаг управления 4 двигателем должен быть в положении "СТОП".

8.15.4. Затяните винт зажима I.

8.15.5. Перемещением рычага управления двигателем проверьте работу дистанционного управления.

8.16. Регулировка карбюратора

8.16.1. Вверните, соблюдая осторожность, до упора винты I и 2

(рис.7).

8.16.2. Выверните оба винта I и 2 на 1/4 оборота.

8.16.3. Запустите двигатель и прогрейте его в течение 10 минут.

8.16.4. Установите рычаг управления двигателем (дроссельной заслонкой карбюратора) в положение, соответствующее минимальным оборотам двигателя (не допуская его выключения) и винтом 3 установите минимальные обороты холостого хода, при которых двигатель работает устойчиво, без перебоев.

8.16.5. Винтом 2 установите максимальные обороты холостого хода.

8.16.6. Винтом 3 откорректируйте минимальные устойчивые обороты холостого хода.

8.16.7. Повторите две последние операции несколько раз, пока не будет достигнута устойчивая, бесперебойная работа двигателя на холостом ходу с минимально возможными оборотами.

8.16.8. Перенесите рычаг управления двигателем в положение максимальных оборотов двигателя.

8.16.9. При появлении при этом перебоев в работе отверните винт I до получения устойчивой работы (суммарное выворачивание винта I от полностью завернутого положения должно быть не более 1 и 3/4 оборота). При неустранении перебоев в работе двигателя наиболее вероятно имеет место засорение карбюратора. Для его устранения необходимо снять карбюратор с двигателем и, не разбирая его, промыть в чистом бензине и продуть сжатым воздухом.

9. РАБОТА МОТОБЛОКА С КУЛЬТИВАТОРОМ

9.1. Соберите и установите на мотоблок культиватор в соответствии с п.6.9 и рис.5.15.

9.2. Перед началом работы с культиватором ознакомьтесь с требованиями по технике безопасности, изложенными в п.4.

9.3. Производите настройку мотоблока для работы с культиватором, т.к. работа на неправильно настроенном мотоблоке вызывает быстрое утомление работающего и снижает качество обработки почвы.

9.4. Установите мотоблок с культиватором в горизонтальное положение и при необходимости отрегулируйте положение руля по высоте и углу наклона. Разворот руля в сторону от продольной оси мотоблока при работе с культиватором делать не рекомендуется, т.к. это потребует повышения усилий для управления мотоблоком.

9.5. Выбрав рабочую глубину культивации, настройте ограничитель глубины обработки на нужную глубину, учитывая необходимость сохранения горизонтального положения мотоблока в процессе культивации почвы.

9.6. Благодаря мощному двигателю и наличию центробежного регулятора оборотов, культивацию можно проводить при наполовину прикрытой дроссельной заслонке карбюратора, как на низкой, так и на высшей передачах, но надо иметь в виду, что при культивации каменистых почв необходимо пользоваться только высшими передачами – это уменьшает вероятность поломки ножей культиватора.

9.7. Необходимо учитывать, что работа на повышенной передаче требует и большего открытия дроссельной заслонки.

9.8. При культивации легких почв для повышения производительности можно устанавливать до восьми фрез-культиваторов.

9.9. Глубина культивации за один проход не должна превышать 20 см. При необходимости более глубокой обработки почвы, культивацию проводят в 2...3 прохода, каждый раз увеличивая глубину культивации.

9.10. Глубина культивации обеспечивается за счет соответствующей установки по высоте ограничителя и величины его заглубления.

успехом работающего. На легких, рыхлых почвах можно использовать ограничитель в качестве полоза. На твердых, более тяжелых почвах, ограничитель выполняет роль тормоза, обеспечивающая обработку почвы скоем.

10. УДАЛЕНИЕ ОГРАНИЧИТЕЛЬНОЙ ПРОКЛАДКИ ПОСЛЕ 30-ТИ ЧАСОВОЙ ОБКАТКИ МОТОБЛОКА

После наработки мотоблоком 30-ти часов необходимо удалить дополнительную ограничительную прокладку 3 (рис.5.7), установленную между выходным фланцем карбюратора 1 и фланцем патрубка 2.

Для удаления прокладки необходимо отвернуть гайку-барашок 5 и снять воздушный фильтр 4, ослабить два винта 6 крепления карбюратора и болт 7 крепления платы карбюратора. После этого сдвинуть карбюратор вместе с платой карбюратора вниз и удалить ограничительную прокладку 3. Вторая прокладка, с большим сечением, находящаяся вместе с ограничительной, должна оставаться на месте. Закрепить винты 6 крепления карбюратора, установить воздушный фильтр 4 и закрепить его гайкой-барашком 5.

Сдвигая вниз карбюратор с платой карбюратора, при ослабленном болте крепления последней, с целью удаления ограничительной прокладки, не прилагайте чрезмерных усилий во избежание нарушения настройки регулятора оборотов из-за деформации тяги привода дроссельной заслонки карбюратора и растяжения пружины между платой и рычагом тяги. Нарушение настройки регулятора оборотов недопустимо, т.к. может привести к выходу двигателя из строя.

II. ОСОБЕННОСТИ ЗИМНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОТОБЛОКА

Мотоблок рассчитан для работы при температуре окружающего воздуха до -5°C (минус 5°C).

В случае затруднительного запуска при отрицательных температурах окружающего воздуха примените один из следующих способов его облегчения.

I способ

Накануне работы выдержите мотоблок не менее 10 часов в теплом помещении. После этого, выкатив мотоблок на улицу, по возможности быстрее запустите двигатель.

II способ

Залейте в двигатель масло, подогретое до температуры 50...60°C. Для этого необходимо слить имеющееся в двигателе масло в соответствующую металлическую посуду (лучше это делать накануне, после работы, пока масло жидкое) и разогреть его.

После заливки горячего масла дайте время прогреться детали мотоблока.

III способ

Если двигатель прокручивается без особых усилий (масло не загустело), а двигатель не запускается — прогрейте патрубок карбюратора и сам карбюратор, накладывая на них ветошь, смоченную в горячей воде. Следите при этом, чтобы вода (мед) не замкнула кнопку "СТОП" на плате карбюратора. В зимних условиях начинайте движение только на первой передаче редуктора. После того, как масло в редукторе прогреется, можно работать и на второй передаче.

12. ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И МЕТОДЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Наименование неисправности, внешнее проявление и дополнительные признаки	Вероятная причина	Метод устранения
12.1. Двигатель не запускается	1. Нет топлива в топливном баке. 2. Закрыт топливный кран.	Заправьте топливный бак топливом. Откройте топливный кран.

I	2	3
	3. Засорение отверстия в крышке топливного бака.	Снимите крышку топливного бака, прочистите отверстие в крышке и установите её на место.
	4. Засорение топливной системы или наличие воды в топливной системе.	Слейте топливо из топливного бака, промойте топливную систему бензином и продуйте жиклеры карбюратора насосом, осмотрите свечу зажигания.
12.2. Неисправна система зажигания.	5. Неисправна система зажигания.	Выполните работы по п. I2.2 настоящего раздела.
	6. Течь топлива из карбюратора.	Произведите регулировку карбюратора согласно п. 8.16.
	I. Наличие нагара или масла на электродах свечи зажигания, зазор между электродами свечи не соответствует техническим требованиям.	Выполните работы по г.п. 8.5.2 – 8.6.7, установите зазор между электродами свечи 0,5 – 0,6 мм.
	2. Замыкание кнопки "СТОП" на корпусе.	Устраните замыкание.
	3. Дефект свечи зажигания.	Замените свечу зажигания (см.п.п. 8.6.2 – 8.6.7)
	4. Дефект угольника свечи зажигания.	Замените угольник свечи зажигания.
	5. Зазор между статором и магнитным башмаком изховика не соответствует техническим требованиям.	Проверьте и при необходимости отрегулируйте зазор согласно п. 8.10.
	6. Дефект статора.	Замените статор.
	7. Дефект преобразователя.	Замените преобразователь.
	8. Отсутствие контакта между статором и проводом высокого напряжения.	Обеспечьте надежный контакт провода со статором.
	9. Отсутствие искры на электродах свечи зажигания.	Последовательно проверить исправность деталей системы зажигания, прокручивая двигатель стартером при положении рычага управления двигателем в положении "ГАЗ".

1	2	3
I2.3. Неустойчивая работа или остановка двигателя после запуска.	Мал расход топлива. Произведите регулировку карбюратора согласно п.8.16.	
I2.4. Затрудненный запуск I. Велик расход топлива. двигателя, выхлопные газы черного цвета.	Произведите регулировку карбюратора согласно п.8.16.	
	2. Задорен воздушный фильтр.	Очистите воздушный фильтр согласно п.8.11.
	3. Избыток масла в картере.	Проверьте уровень масла.
I2.5. Затруднен запуск двигателя (отдача двигателя).	Сбит угол опережения зажигания.	Проверьте целостность шпонки 20 рис.5.3. В случае срезания шпонки ремонт в мастерской.
I2.6. Нет переднего и заднего хода.	1. Обрыв клинового ремня. 2. Недостаточное натяжение клинового ремня. 3. Некорректный редуктор.	Заменить ремень согласно п.8.14. Отрегулировать натяжение клинового ремня Ремонт в специализированной мастерской.
I2.7. Расположение ремня клиновозмездной передачи.		Заменить клиновой ремень согласно п.8.14.

13. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ

13.1. При транспортировании мотоблока:

13.1.1. Слейте бензин из бензобака.

13.1.2. При проведении погрузочно-разгрузочных работ и транспортировании мотоблок должен находиться в естественном положении (ось цилиндра двигателя занимает вертикальное положение), руль, рулевая колонка и колеса могут быть демонтированы.

13.1.3. При перевозке мотоблока в автотранспорте должна быть обеспечена его сохранность от механических повреждений.

Примечание. Транспортирование мотоблока в транспорте из-под угля, цемента, известня, соли, песка, карбida, минеральных удобрений и прочих химических или пачкающих продуктов не допускается.

13.2. При хранении:

13.2.1. Хранить мотоблок следует в сухом проветриваемом помещении или на улице, укрыв его брезентовым или полиэтиленовым чехлом.

13.2.2. При хранении незаконсервированного мотоблока (продолжительностью не более 3-х месяцев) выполните работы, указанные в п. 8.7.1.

13.2.3. При необходимости длительного хранения (продолжительностью более 3-х месяцев) произведите консервацию мотоблока согласно требованиям п. 8.13.

13.2.4. По окончании срока хранения законсервированного мотоблока выполните работы, указанные в п. 6.5.

13.2.5. Срок хранения мотоблока, законсервированного согласно п. 8.13 - один год. При необходимости дальнейшего хранения произведите переконсервацию мотоблока.

14. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЕМКЕ

Мотоблок МБ-2 заводской норма № 0967
соответствует техническим условиям ТУ 1-01-0894-90 и признан
годным для эксплуатации.

Двигатель № 6124246

Редуктор № 92080039

Розничная цена _____ руб.

Дата выпуска 09 93

М.П.

Представитель ОИК

Л.Н.Ф. 01/08

Завод оставляет за собой право вносить изменения в конструкцию деталей и узлов, не ухудшающие эксплуатационных характеристик изделия.

15. ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

15.1. Завод-изготовитель гарантирует соответствие качества мотоблока требованиям действующей технической документации при соблюдении потребителем условий и правил хранения, транспортирования и эксплуатации, установленных в эксплуатационной документации.

Срок гарантии изготовителя - 12 месяцев со дня продажи мотоблока через торговую сеть.

15.2. Гарантийный срок хранения - 12 месяцев со дня приемки мотоблока УТК завода-изготовителя.

15.3. Мотоблок, проданный по истечении срока хранения в магазине, гарантийному ремонту не подлежит.

15.4. Завод-изготовитель не несет ответственности по гарантии по истечении срока хранения мотоблока.

15.5. Обмен неисправных мотоблоков, вышедших из строя в период гарантийного срока, осуществляется в соответствии с действующими республиканскими правилами обмена промышленных товаров, купленных в розничной торговой сети государственной и кооперативной торговли.

15.6. Завод-изготовитель обязуется в течение гарантийного срока безвозмездно (через ремонтные мастерские) ремонтировать вышедшие из строя детали, узлы или мотоблок в целом, если в течение указанного срока будет обнаружено их несоответствие требованиям настоящих технических условий.

15.7. С целью установления объективной причины нарушения работоспособности мотоблока и проведения мероприятий по повышению надежности, двигатель мотоблока съембирован. Нарушение целостности пломбировки, самостоятельная разборка редуктора, двигателя, электронного зажигания, карбюратора, нарушение регулировки регулятора оборотов, внесение изменений в конструкцию мотоблока, доработка его отдельных узлов и деталей в течение гарантийного срока не допускается. Внесение исправлений владельцем в паспорт мотоблока запрещено.

15.8. Предъявленные на ремонт по гарантии мотоблоки и их составные части (узлы, детали) должны быть предварительно очищены от земли, пыли, грязи, масла, вымыты и изнутри протерты. При наличии загрязнений претензии не принимаются и не рассматриваются.

При возврате мотоблока предприятию-изготовителю торговой организацией он должен быть полностью укомплектован в соответствии с данными руководства по эксплуатации (раздел 3). При некомплектности мотоблока претензии не принимаются. За разукупорку мотоблока и пропажу прилагаемых документов, запасных частей и инструмента при транспортировке всеми лицами транспорта, а также на базах и складах торговых организаций завод-изготовитель ответственности не несет.

15.9. Предприятие-изготовитель не несет ответственности по гарантии в следующих случаях:

15.9.1. При нарушении правил хранения и транспортирования мотоблока владельцем или торговой организацией.

15.9.2. При использовании мотоблока не по назначению.

15.9.3. При несоблюдении владельцем требований настоящего руководства по эксплуатации.

15.9.4. При отсутствии в гарантийном талоне штампа магазина.

15.10. Строгое соблюдение правил эксплуатации позволит Вам продлить срок службы мотоблока, избавит от дополнительных затрат времени и средств по восстановлению его работоспособности и мотоблок будет являться надежным помощником в подсобном хозяйстве.

16. СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

I. Общие указания.	- 2
2. Технические данные.	- 2
3. Комплект поставки.	- 6
4. Требования по технике безопасности.	- 8
5. Устройство мотоблока.	- 9
5.1. Основные части мотоблока.	- 9
5.2. Общая компоновка мотоблока.	- 9
5.3. Устройство двигателя ДМ-Д.	- 10
5.4. Редуктор.	- 23
5.5. Сцепление.	- 25
5.6. Органы управления.	- 26
5.7. Колеса.	- 28
5.8. Культиватор.	- 31
6. Подготовка мотоблока к работе.	- 31
7. Порядок работы.	- 33
8. Техническое обслуживание мотоблока.	- 37
8.1. Виды технического обслуживания.	- 37
8.2. Ежедневное техническое обслуживание.	- 38
8.3. Техническое обслуживание после первых 5-ти часов работы.	- 39
8.4. Техническое обслуживание через каждые 30 часов работы.	- 39
8.5. Техническое обслуживание через каждые 50 часов работы.	- 39
8.6. Техническое обслуживание через каждые 100 часов работы.	- 41
8.7. Техническое обслуживание при хранении.	- 43
8.8. Проверка уровня масла в двигателе перед пуском.	- 43

8.9. Замена масла в двигателе.	- 45
8.10. Проверка и регулировка зазора между магнитным башмаком и статором.	- 48
8.11. Очистка воздушного фильтра.	- 48
8.12. Замена масла в редукторе.	- 49
8.13. Консервации.	- 50
8.14. Замена ремня клиновременной передачи.	- 51
8.15. Регулировка динамационного управления режимом рабо- ты двигателя.	- 51
8.16. Регулировка карбюратора.	- 51
9. Работа мотоблока с культиватором.	- 52
10. Удаление ограничительной прокладки поодле 30-ти часовой обратки мотоблока.	- 54
II. Особенности зимней эксплуатации мотоблока.	- 54
13. Возможные неисправности и методы их устранения.	- 55
13. Транспортирование и хранение.	- 57
14. Свидетельство о приемке.	- 58
15. Гарантийные обязательства.	- 59
16. Содержание.	- 61

Гарантийный талон

(наименование завода и его адрес)

ТАЛОН № I

на гарантийный ремонт мотоблока МБ-2

Заводской номер _____

двигатель № _____, редуктор № _____

Продан магазином № _____

(наименование торга)

20.09.1993 г.

Штамп магазина _____

(подпись)

Владелец и его адрес _____

Подпись _____

Выполнены работы по устранению неисправностей:

Механик

ателье

_____ (подпись)

Владелец

_____ (подпись)

УТВЕРЖДАЮ

Зав. ателье

" ____ "

199 ____ г.

Штамп ателье

_____ (подпись)

Гарантийный талон

(наименование завода и его адрес)

ТАЛОН № 2

на гарантитный ремонт мотоблока МБ-2

Заводской номер _____

двигатель № _____, редуктор № _____

Продан магазином № _____

(наименование торга)

20.09.1993г.

Штамп магазина _____

(подпись)

Владелец и его адрес _____

Подпись _____

Выполнены работы по устранению неисправностей:

Механик:
ателье _____

(подпись)

Владелец _____

(подпись)

УТВЕРЖДАЮ

Зав.ателье _____

" ____ "

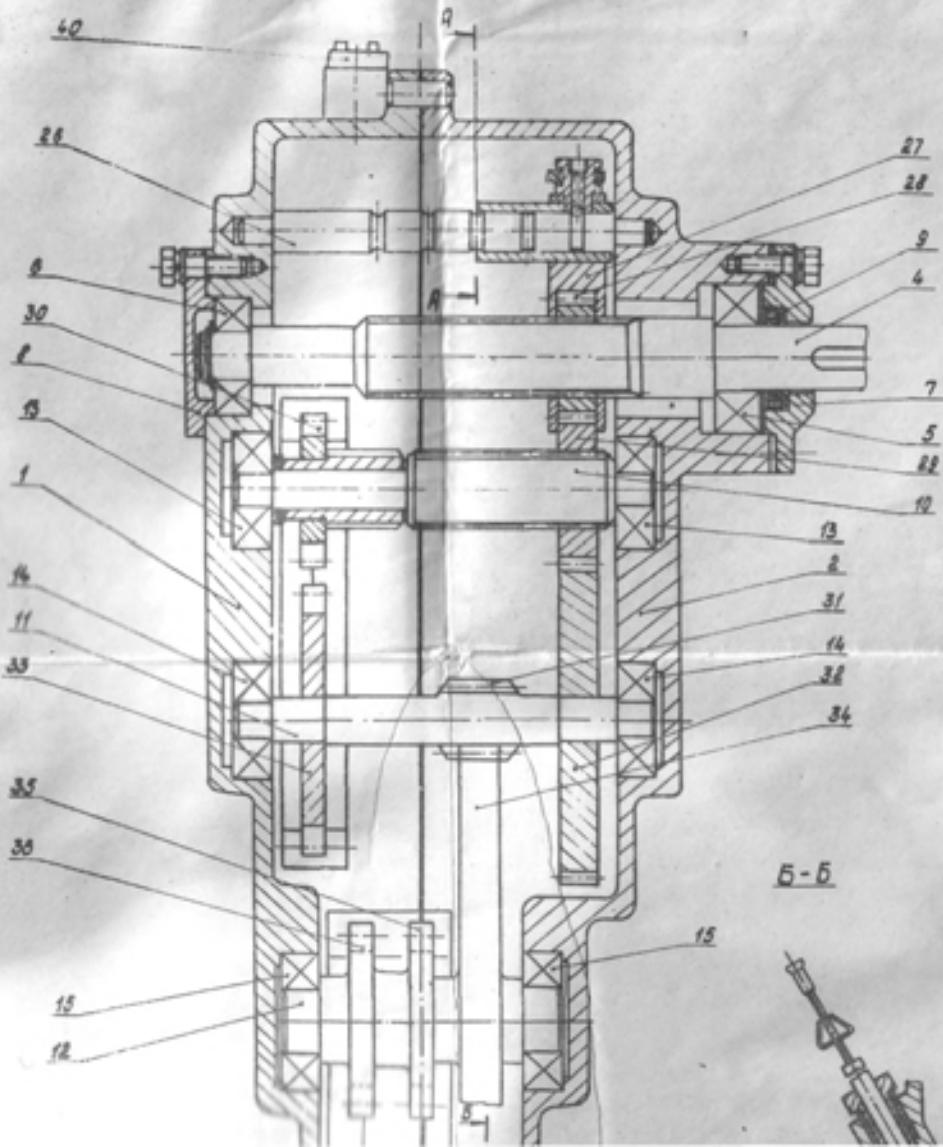
199 ____ г.

Штамп ателье _____

(подпись)

Адреса мастерских гарантийного ремонта

№ п/п	Адрес мастерской гарантийного ремонта	Примечание
I	2	3



б-б

- 1 - правая подсборка, короткая
- 2 - левая подсборка, короткая
- 3 - прокладка
- 4 - винт
- 5 - подшипник
- 6 - подшипник
- 7 - крышка
- 8 - крышка
- 9 - манжета
- 10 - вал
- 11 - вал
- 12 - вал
- 13 - подшипник
- 14 - подшипник
- 15 - подшипник
- 16 - правая полуось
- 17 - левая полуось
- 18 - муфта
- 19 - палец
- 20 - подшипник
- 21 - подшипник
- 22 - крышка
- 23 - крышка
- 24 - манжета
- 25 - манжета
- 26 - палец
- 27 - палец
- 28 - зубчатое колесо
- 29 - зубчатое колесо
- 30 - зубчатое колесо
- 31 - зубчатое колесо
- 32 - зубчатое колесо
- 33 - зубчатое колесо
- 34 - зубчатое колесо
- 35 - находочка
- 36 - находочка
- 37 - находочка
- 38 - ручаг
- 39 - кронштейн
- 40 - пробка
- 41 - винт
- 42 - винт
- 43 - прокладка
- 44 - прокладка

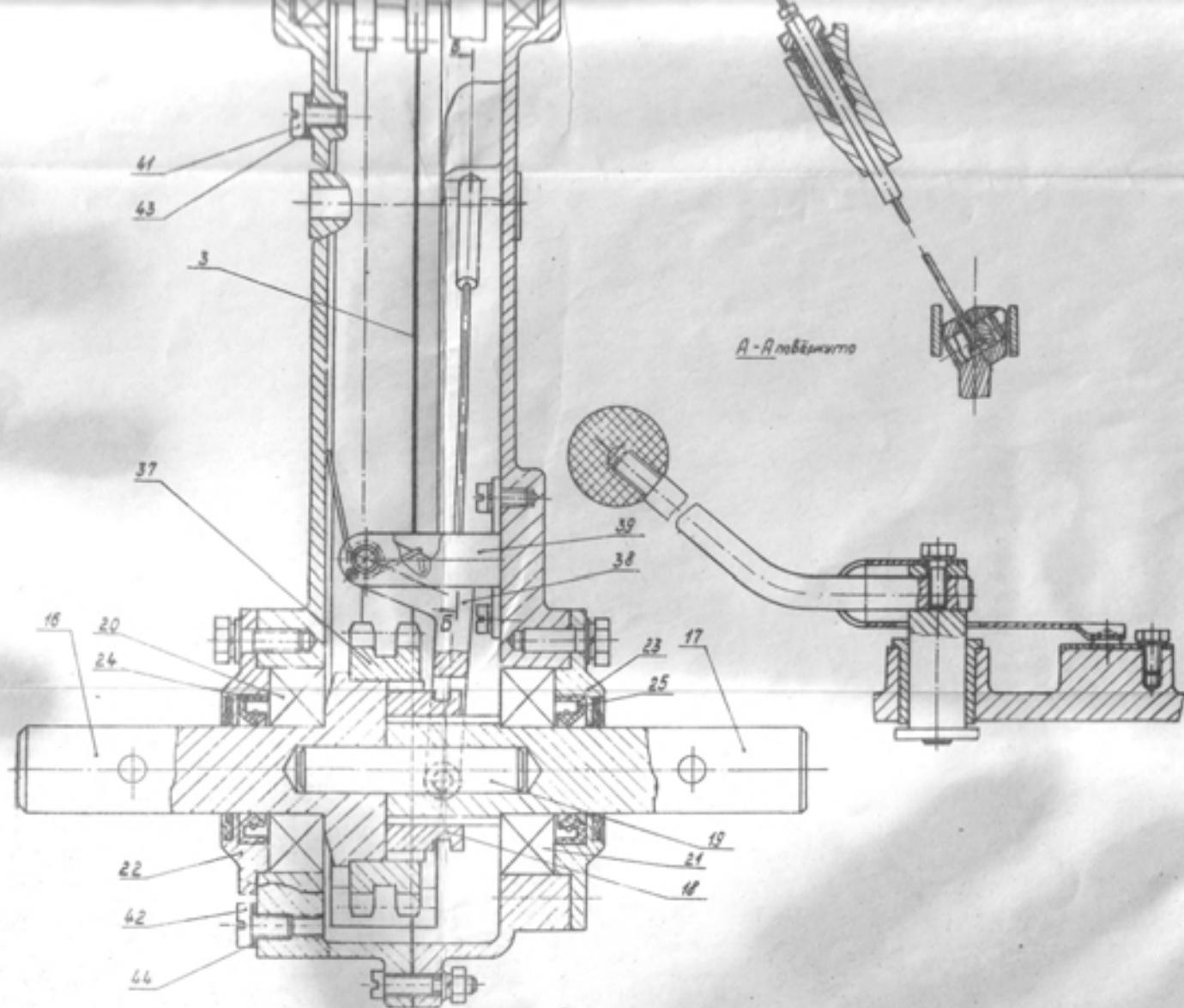


Рис. 5.13. Редуктор