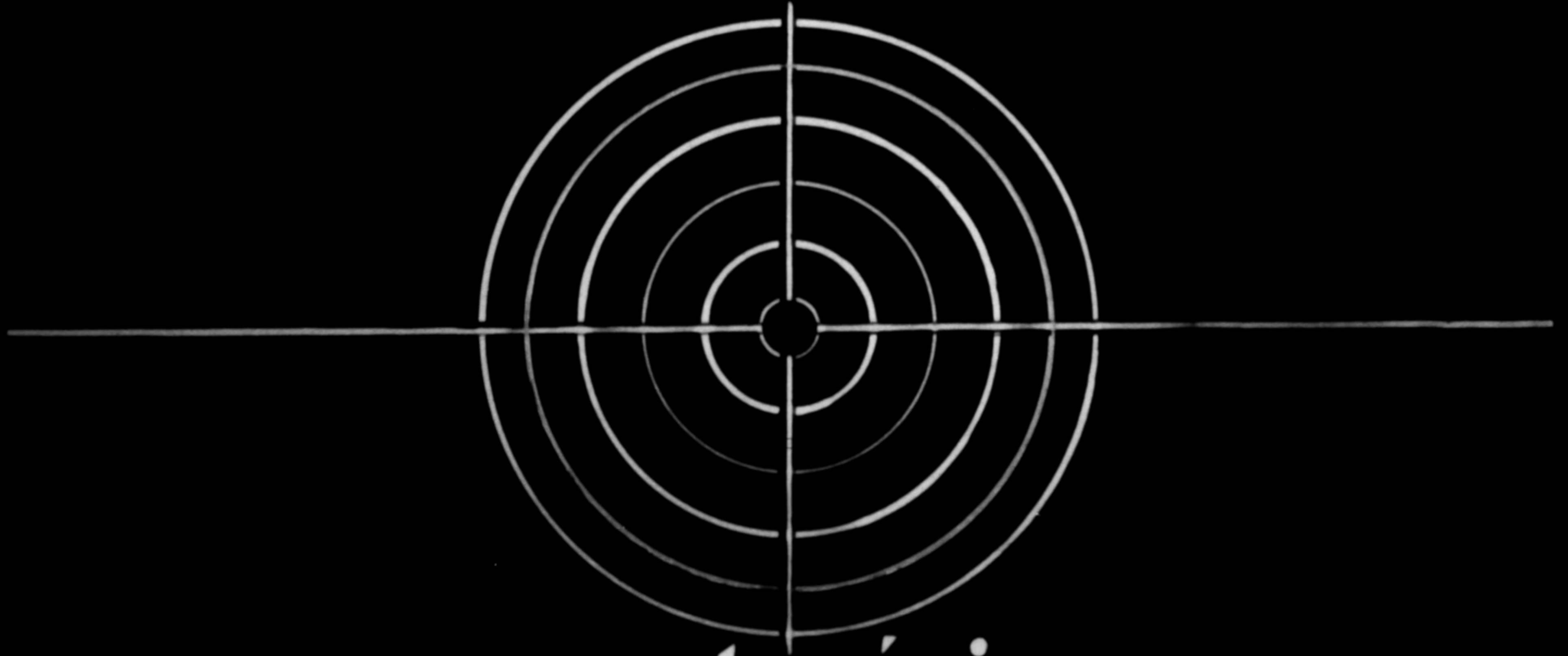


Nastawianie



ostrości

Przerocza

WAF

SZEFOSTWO SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ MON

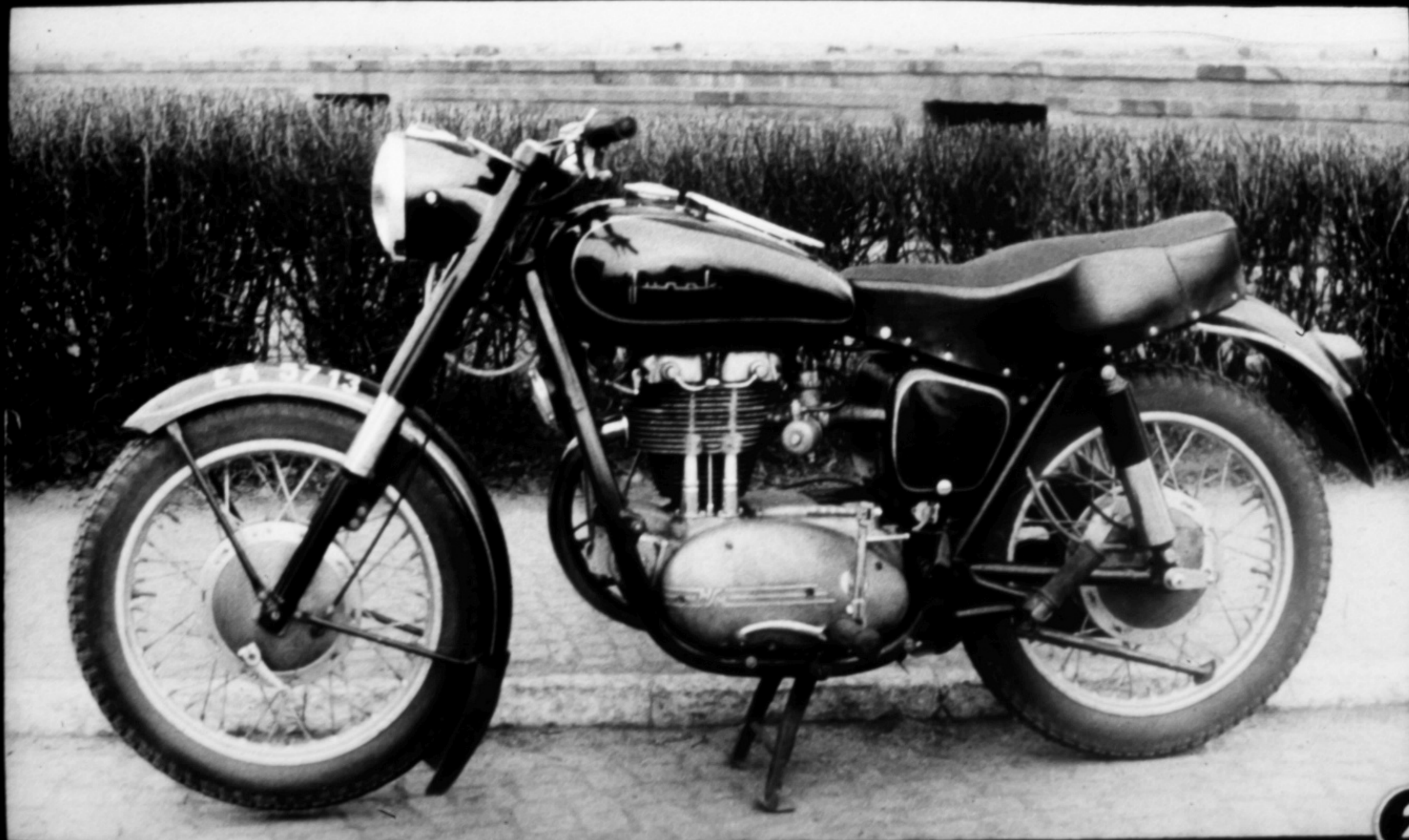
Przezrocze Nr 10/62

BUDOWA GAŹNIKA MOTOCYKLA
„JUNAK-350“

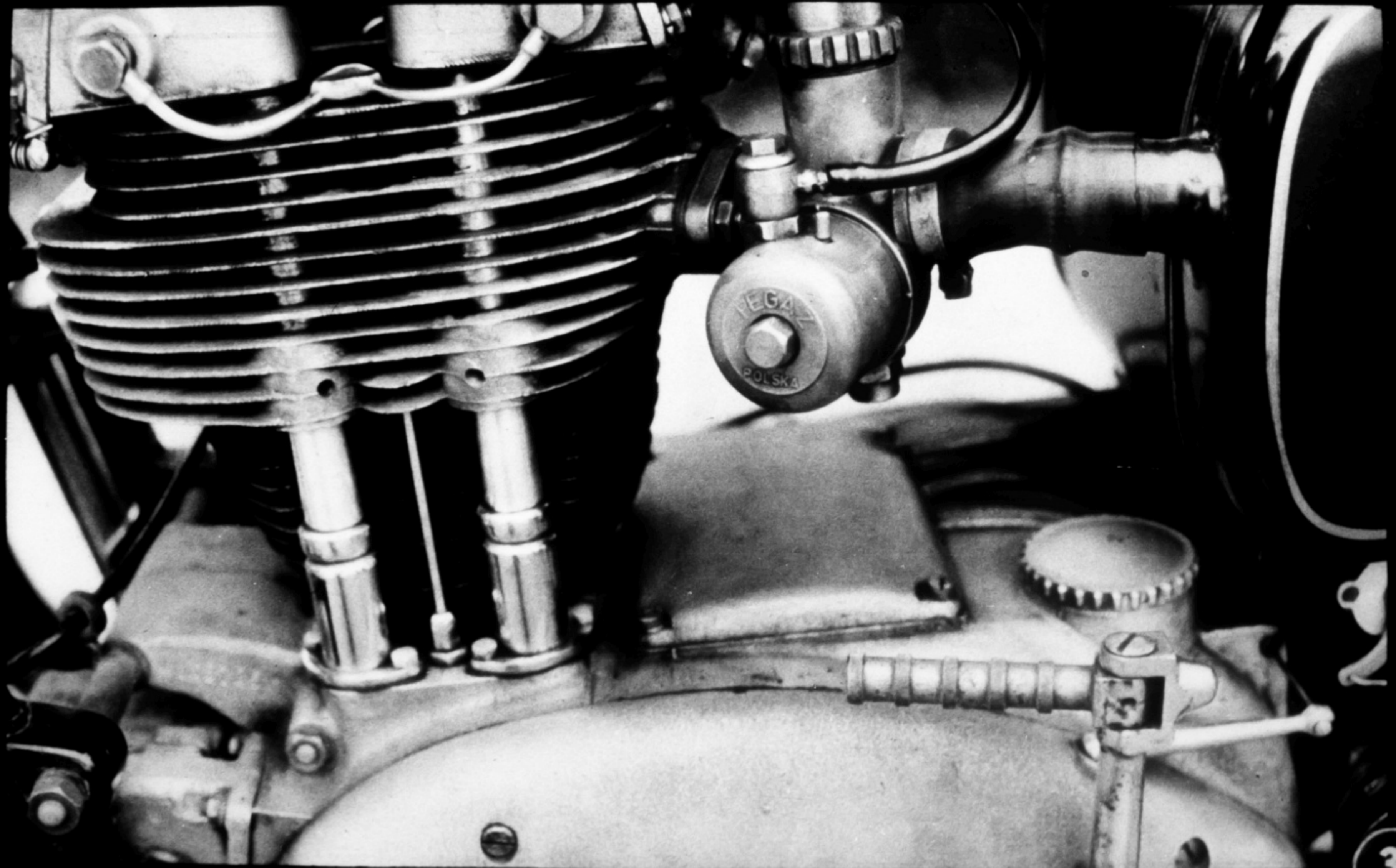
Opr. Jerzy Zawadzki

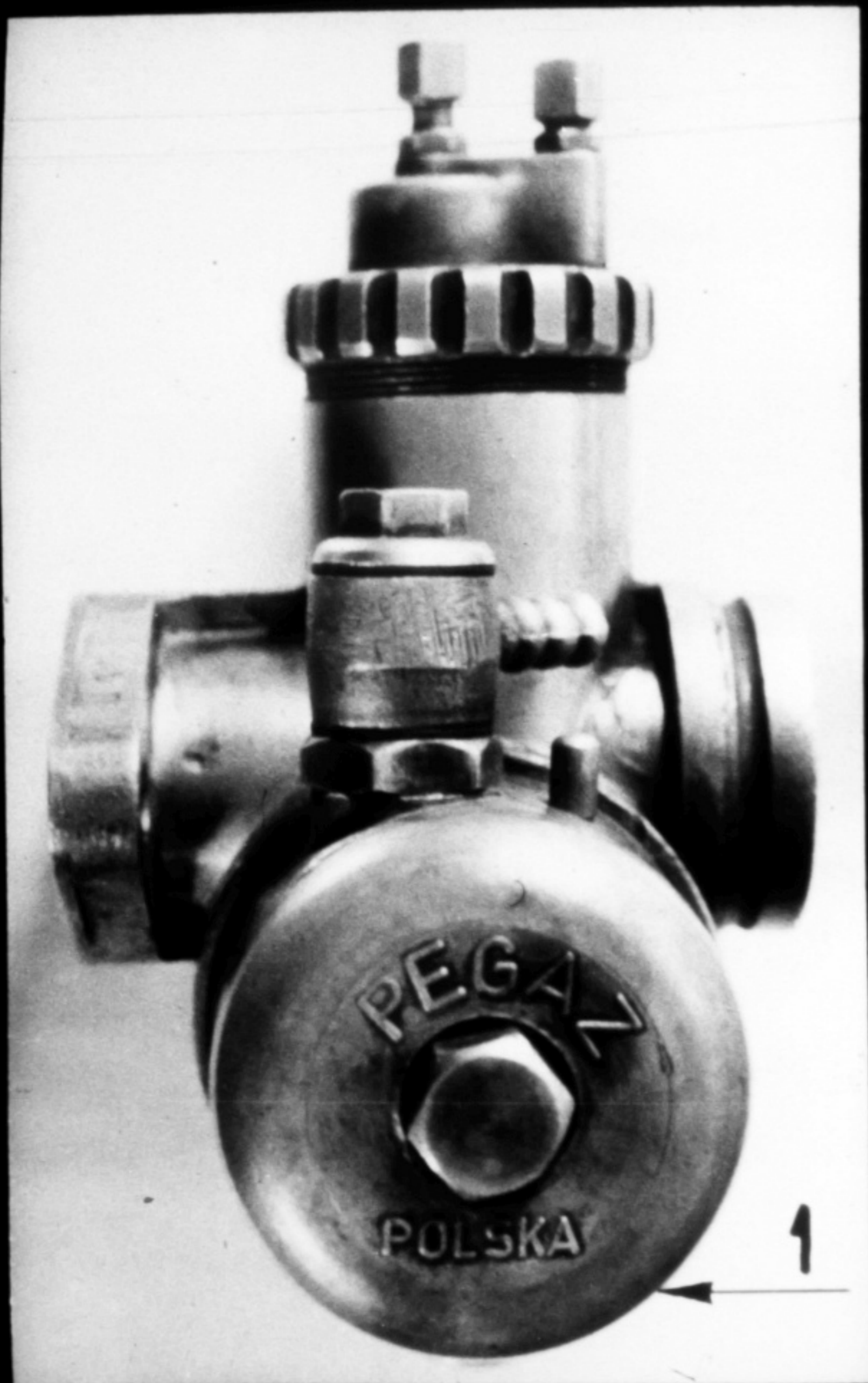
Motocykl „Junak MO7-350 cm³” produkowany przez Szczecińską Fabrykę Motocykli wyposażony jest od 1959 r. w gaźnik marki „Pegaz”, o symbolu fabrycznym GM26U1 skonstruowany i wytwarzany w kraju. „Pegaz” jest gaźnikiem bocznossącym wykonanym ze stopu lekkiego. Norma zużycia paliwa na 100 km przy zastosowaniu gaźnika „Pegaz” wynosi 3,5 l

Tak wygląda motocykl „Junak“ z gaźnikiem marki „Pegaz“...



**...a tak gaźnik zamontowany do kołnierza ssącego
cylindra**





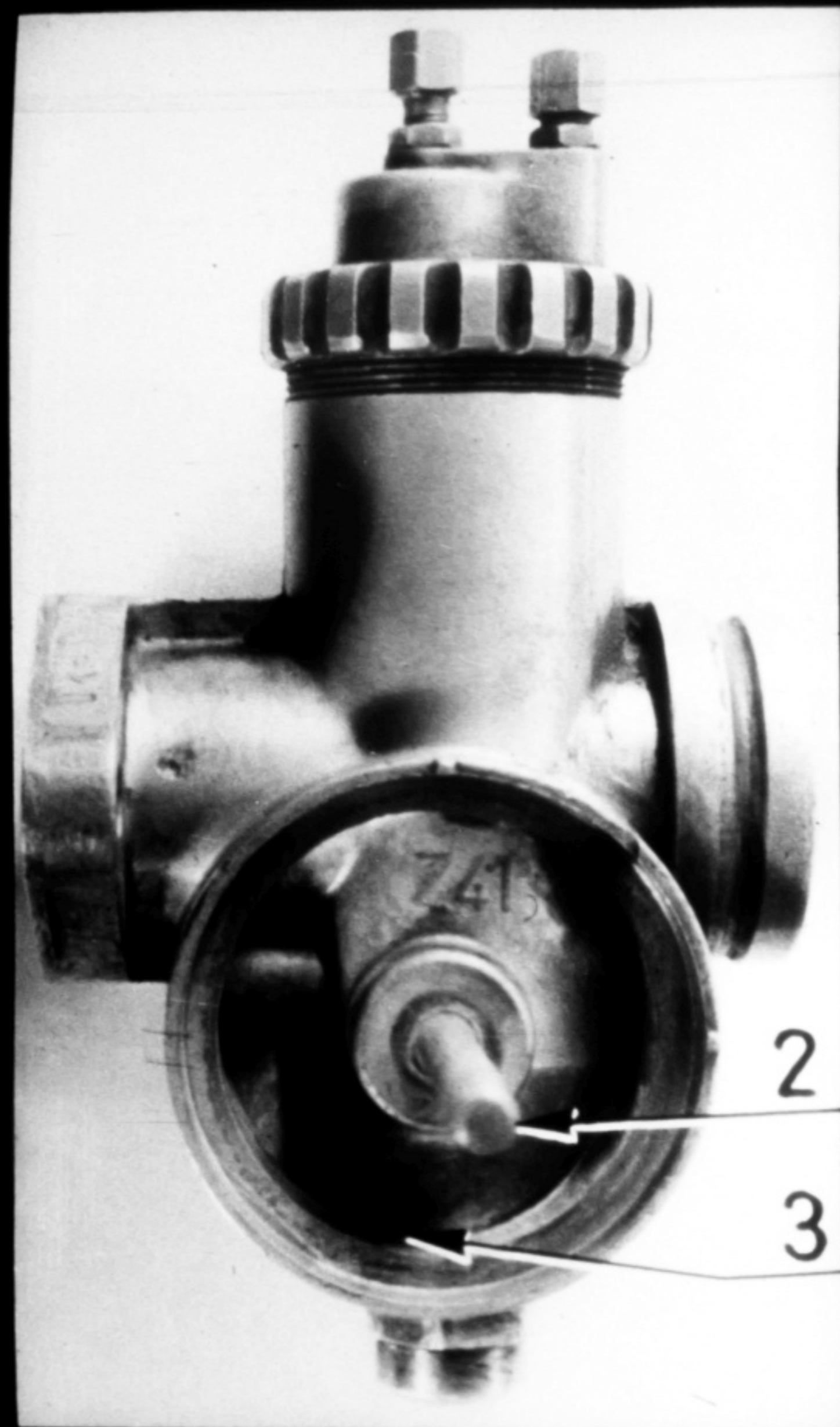
Widok ogólny gaźnika z lewej strony, zwraca uwagę charakterystycznej budowy pozioma, cylindryczna komora pływakowa (1)



Widok ogólny gaźnika z prawej strony.

Śruba regulacji biegu jałowego (29).

Śruba regulacji przepustnicy mieszanki (27)

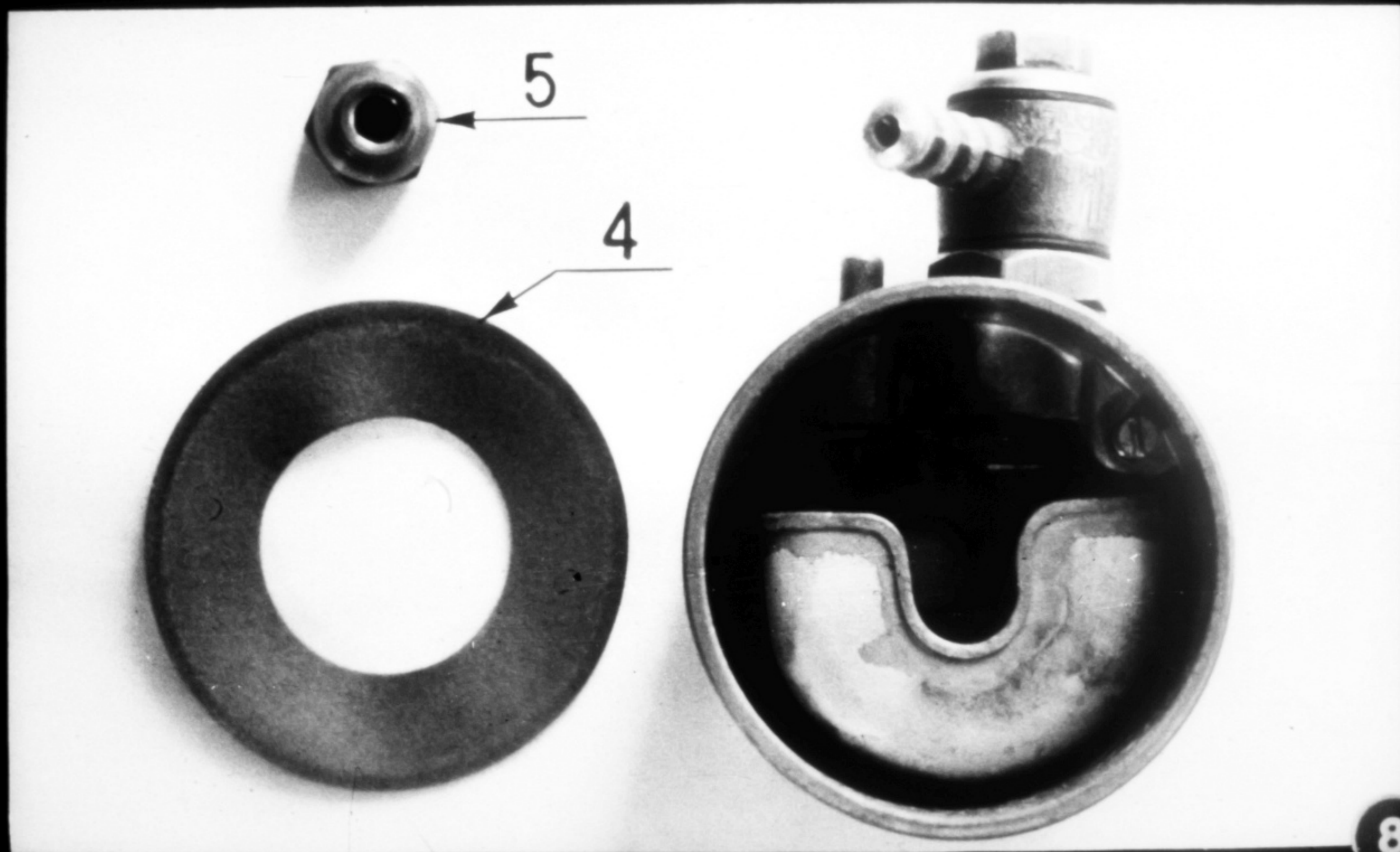


Po odjęciu komory pływakowej widoczny trzpień mocujący (2) komorę oraz otwór (3) wylotowy paliwa do głównej dyszy paliwowej

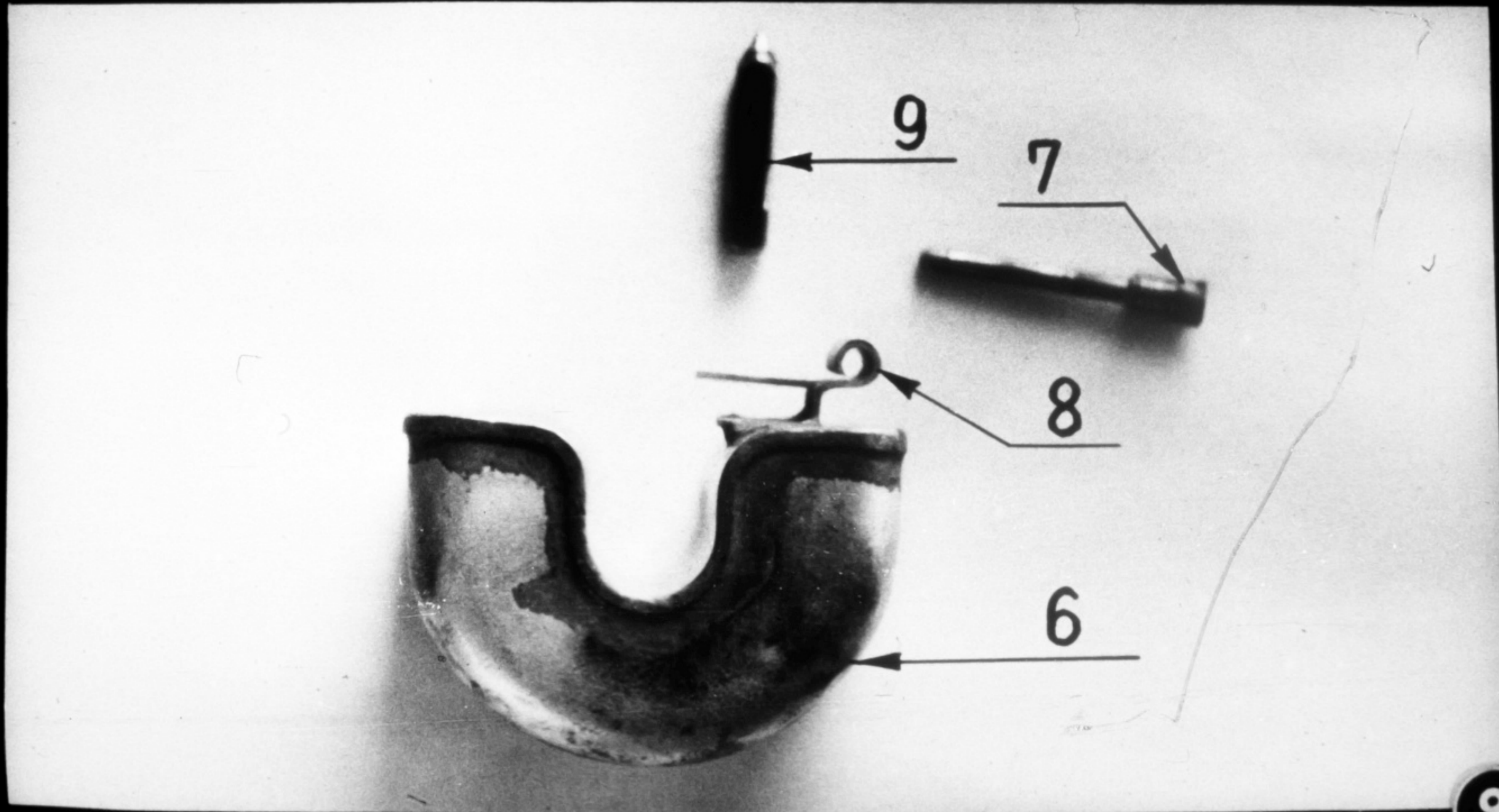


**Pomiędzy komorą a ka-
dłubem gaźnika znaj-
duje się uszczelka fi-
browa (4)**

Widok wnętrza komory pływakowej, obok uszczelka (4) i nakrętka (5) trzpienia mocującego komorę do kadłuba gaźnika



We wnętrzu komory znajduje się półkolisty pływak (6), osadzony na osi (7) przechodzącej przez ucho płytki (8), o którą opiera się igła zaworowa (9)





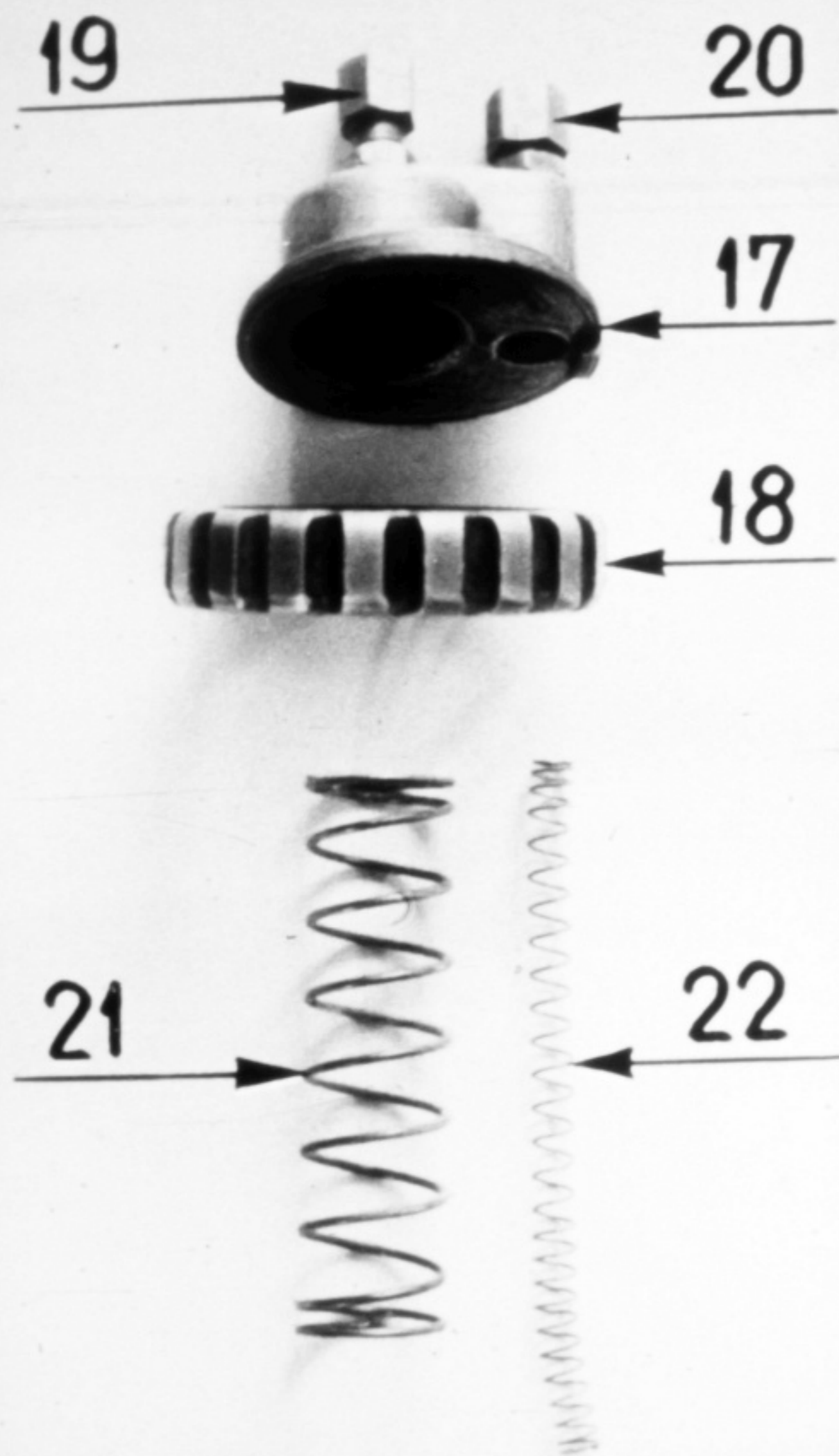
Paliwo ze zbiornika doptywa przewodem do końcówki (10), filtruje się poprzez siatkę (11), dwoma otworami wpływa do gniazda (12) igły zaworowej (9) i dalej do wnętrza komory pływakowej



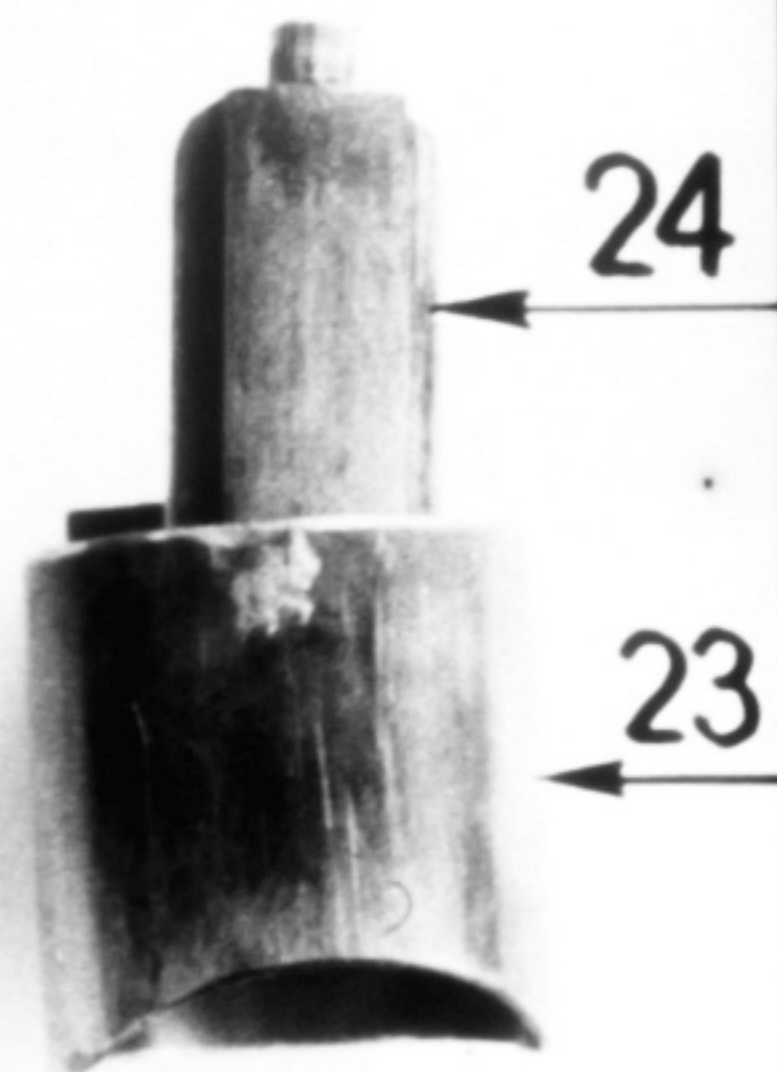
Z komory pływakowej przez otwór wylotowy (3) w kadłubie paliwo dopływa do osłony (13) głównej dyszy paliwowej (14). Przez otwory (15) wypełnia przestrzeń wokół głównej dyszy paliwowej



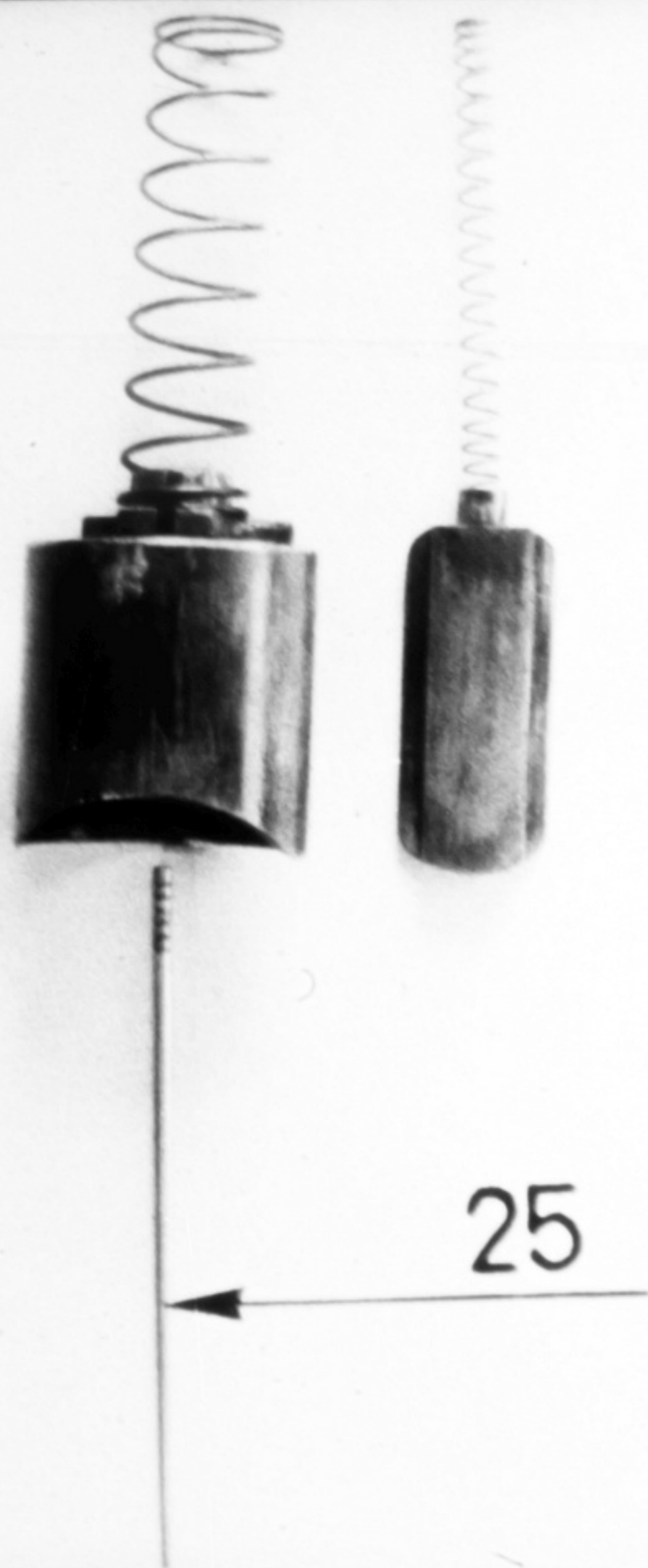
**Główna dysza paliwowa (14)
wkrećana jest w dolną część
głównego rozpylacza (16),
a cały zespół mocowany jest
w otworze od spodu kadłuba
gaźnika**



Górna część kadłuba gaźnika zamykana jest pokrywą (17) mocowaną nakrętką pierścieniową (18) z tulejkami regulacyjnymi (19) i (20). Umieszczone pod pokrywą sprężyny (21) i (22) ułatwiają zamykanie przepustnic

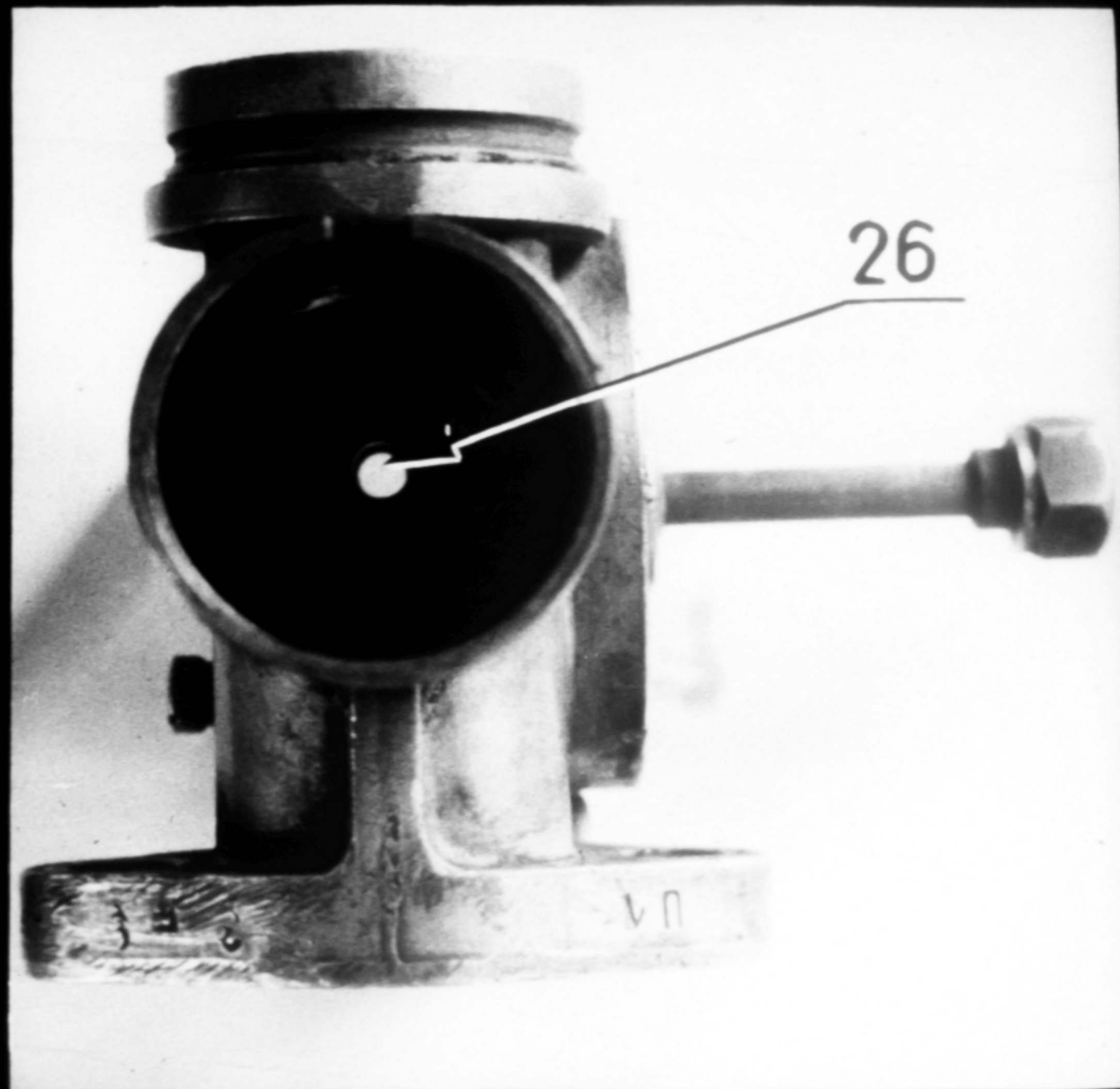


W gardzieli kadłuba znajdują się suwakowa, cylindryczna przepustnica mieszanki (23) i wodząca się w jej wycięciach przepustnica powietrza (24). Obydwie przepustnice sterowane są niezależnie dwoma cięgłami elastycznymi

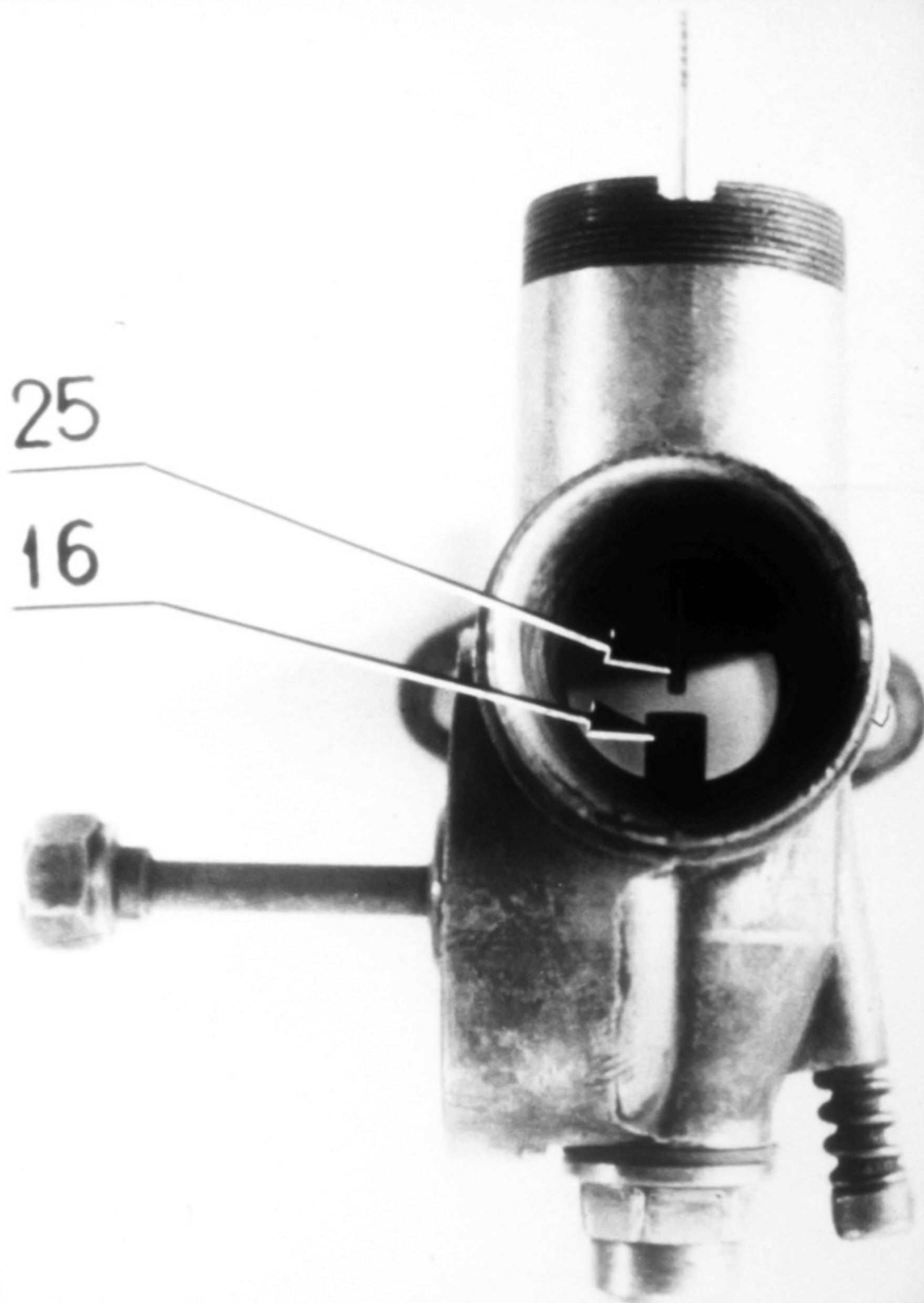


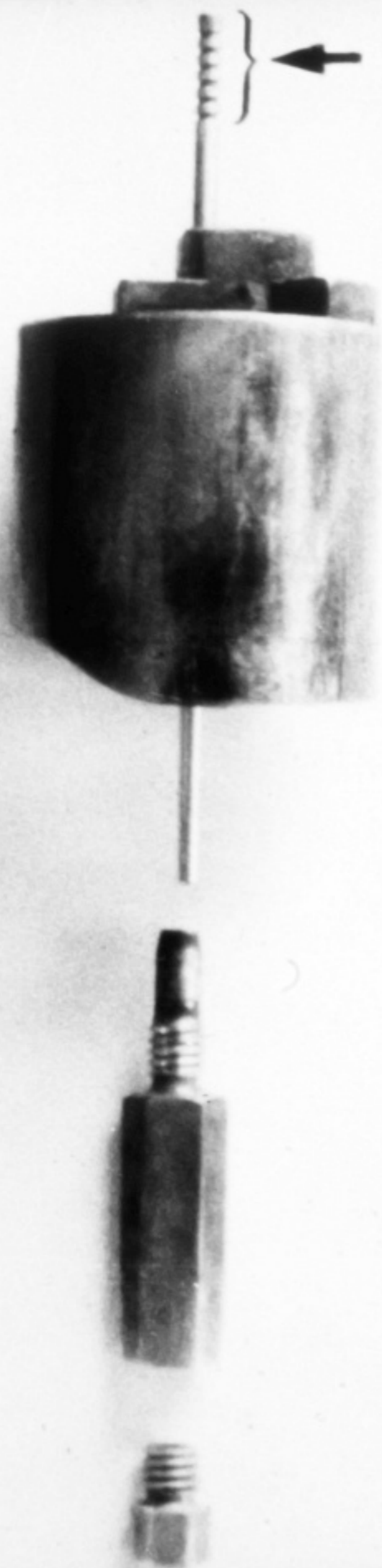
**Przez środek przepustnicy
przechodzi igła oszczędzacza
(25) sterowana jednocześnie
z przepustnicą**

We wnętrzu gardzieli znajduje się otwór (26) stanowiący przewodnicę igły oszczędzacza



**Igła oszczędzacza (25)
swym dolnym końcem
wchodzi do wylotu
głównego rozpylacza
(16) zmieniając jego
przekrój i regulując tym
samym wypływ paliwa**



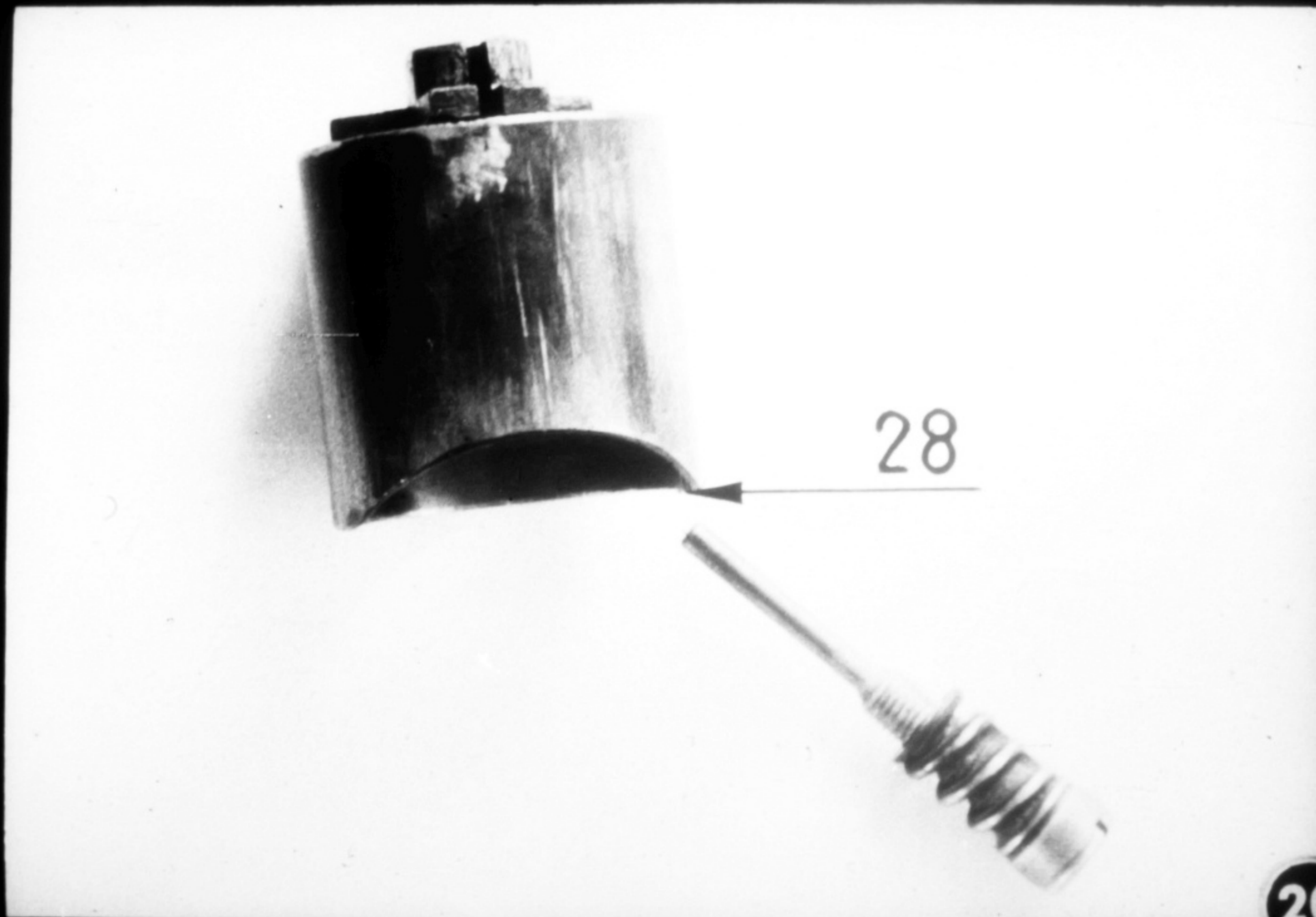


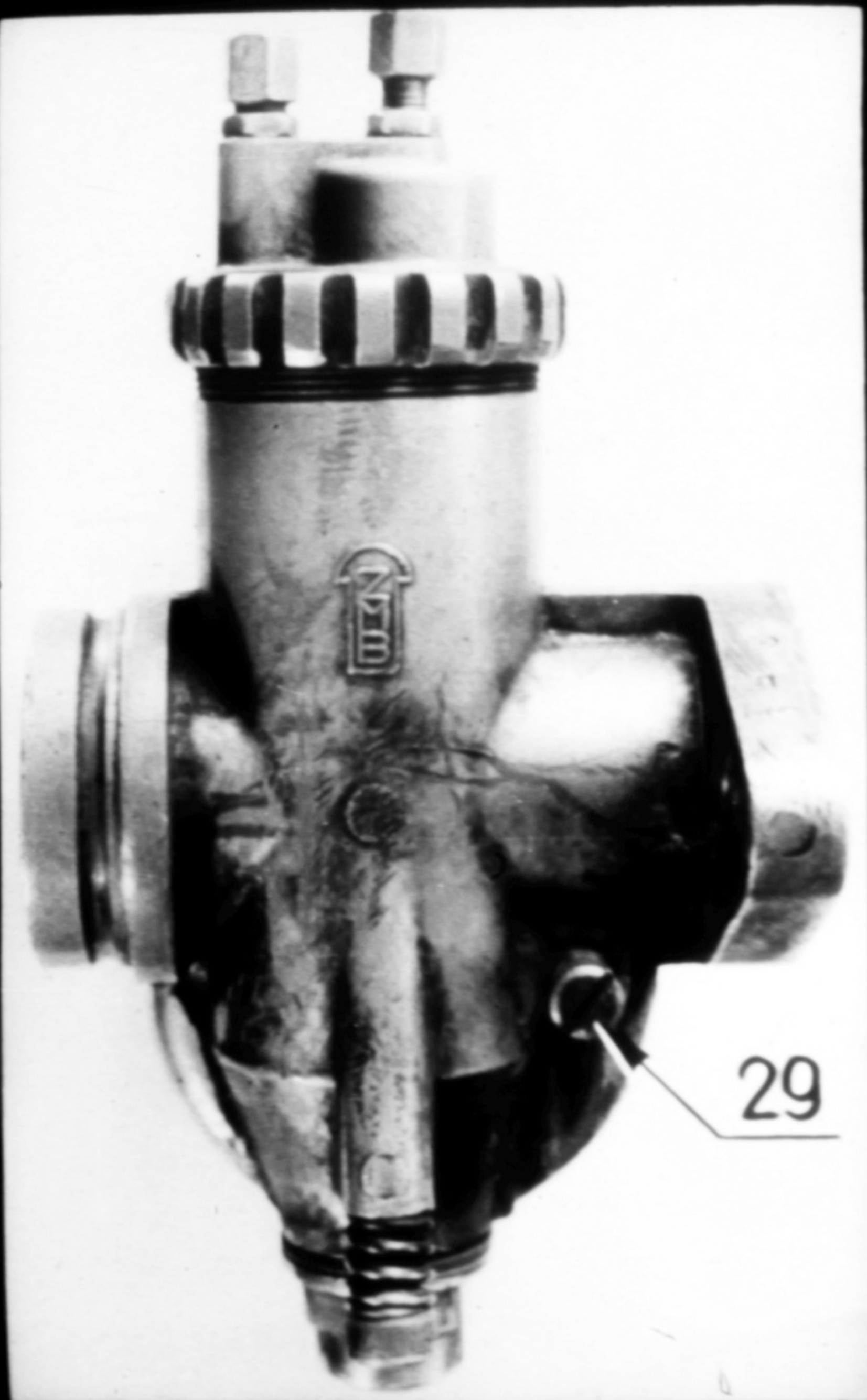
W części górnej igła posiada sześć rowków umożliwiających zmianę jej położenia wobec przepustnicy mieszanki, co pozwala na regulację składu mieszanki

Do regulacji pracy silnika na biegu jałowym częściowo służy śruba regulacyjna (27) ustalająca najniższe położenie przepustnicy mieszanki



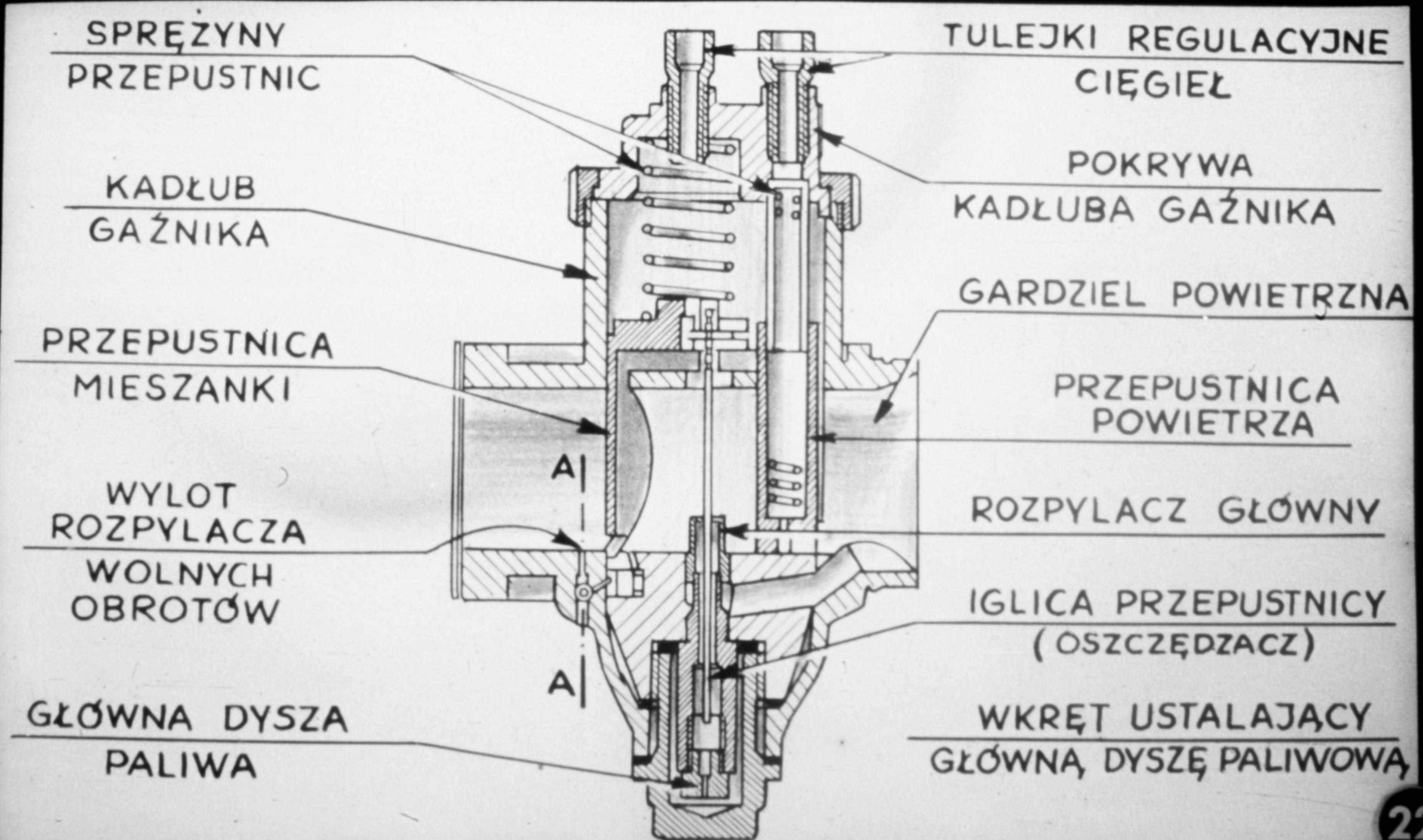
Śruba ta wkręcana pod kątem opiera się o specjalny nadlew (28) na krawędzi przepustnicy mieszanki





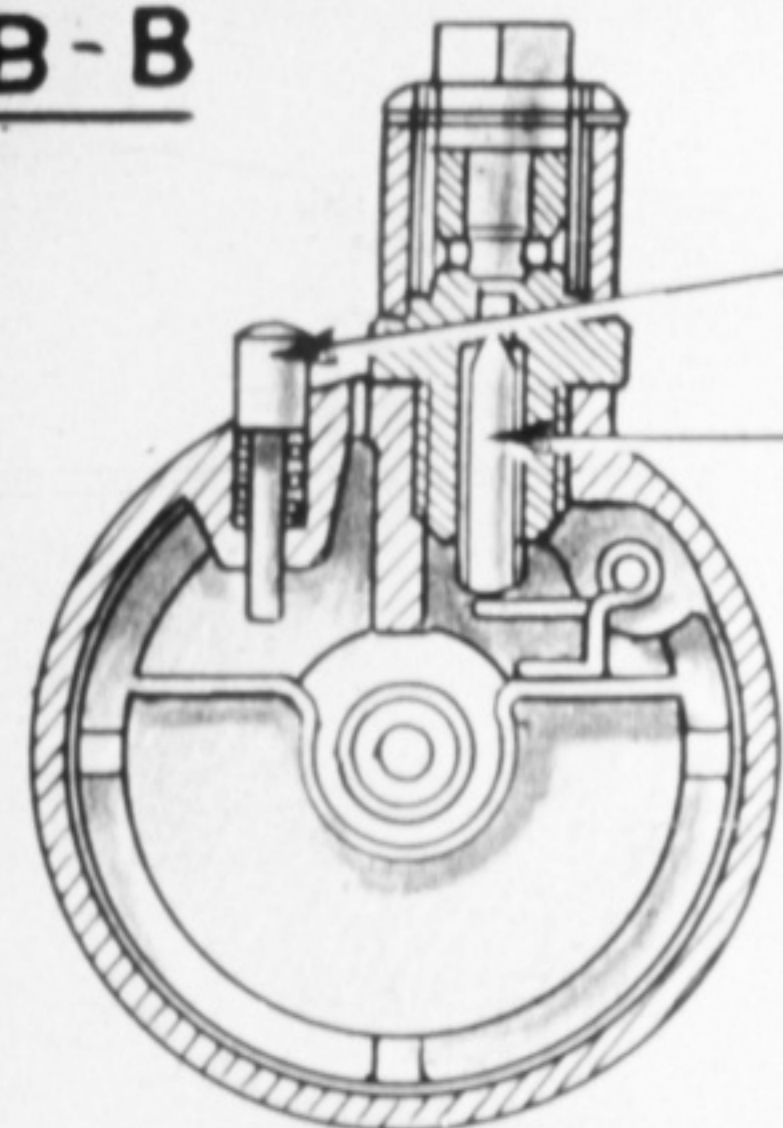
Część czynności związanych z regulacją wolnych obrotów wykonuje się również przy pomocy śruby regulacji biegu jałowego (29) ustalającej ilość mieszanki

Po zapoznaniu się z budową poszczególnych części składowych gaźnika zwróćmy uwagę na ich rozmieszczenie



W tym ujęciu widoczne są pozostałe detale wraz z wnętrzem komory pływakowej

B-B

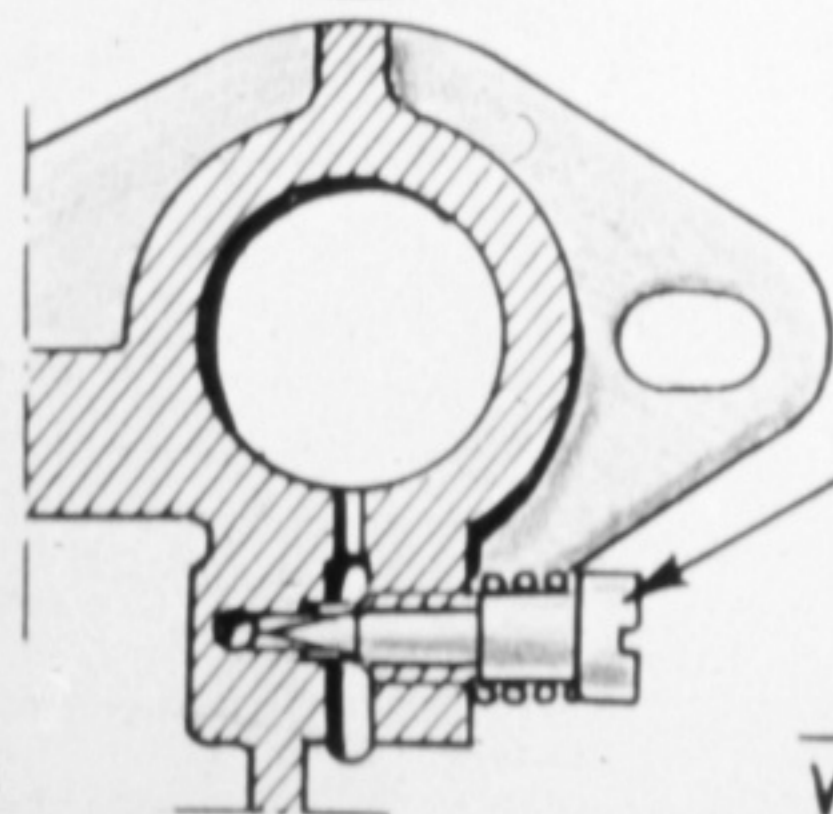


ZATAPIACZ PŁYWAKA

IGŁA ZAWOROWA

KRÓCIEC
DOPIYWOWY Z OSŁONĄ
FILTRA SIATKOWEGO

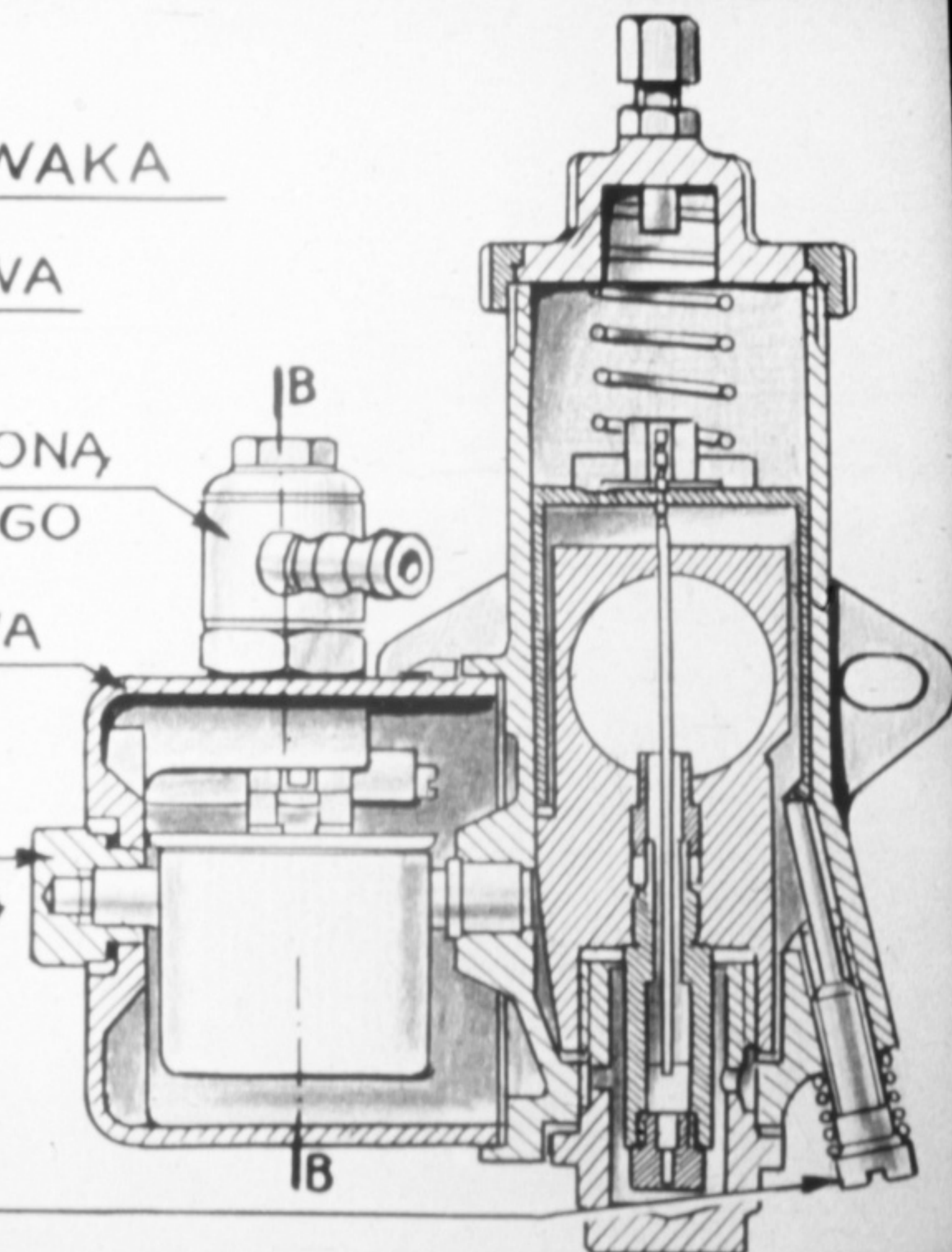
KOMORA PŁYWAKOWA



NAKRĘTKA
ŚRUBY MOCUJĄCEJ
KOMORĘ PŁYWAKOWĄ

WKREŃ REGULACJI
BIEGU JAŁOWEGO

WKREŃ REGULACJI
WOLNYCH OBROTÓW
(SKOKU PRZEPUSTNICY)



Gaźnik „Pegaz” zaopatrzony jest w „mokry” filtr powietrza (30). Element czyszczący stanowi siatka metalowa z tamponem z drucików, ponadto filtr zawiera 100 cm³ oleju



Obsługa filtra polega na wymyciu benzyną metalowej wkładki i wymianie oleju. Czynności te w zależności od stopnia zanieczyszczenia filtra wykonuje się po przejechaniu średnio 1000 do 2000 km

KONIEC