



6. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.

Спецтехника, включая автомобили высокой проходимости работают на бездорожье в значительно более тяжелых условиях, чем обычные автомобили. В то же время с целью унификации и упрощения конструкции на них устанавливаются уплотнения узлов, тормозные устройства, карданные валы и другие агрегаты, спроектированные и выпускаемые для автомобилей, предназначенных для работы исключительно на дорогах. Такое положение требует повышенного внимания к вопросам технического обслуживания и обеспечения надежности работы агрегатов автомобилей высокой проходимости в процессе эксплуатации.

При движении по бездорожью, особенно по черноземным глинистым и торфяным грунтам, вся нижняя часть автомобиля забивается грязью. Если движение происходит в первые морозные дни, то грязь налипает, замерзает и держится на автомобиле очень прочно.

Количество грязи, налипшей на автомобиль, может превысить 1000—1500 кг. Поэтому езда с полной нагрузкой в кузове и таким дополнительным грузом не может не сказаться на работоспособности автомобиля и его экономических показателях. Грязь, попавшая в тормозные барабаны и не удаленная из них при мойке, приводит к повышенным и преждевременным износам тормозных накладок и барабанов.

Налипшие или намерзшие на шлангах и трубопроводах куски грязи при тряске могут вызвать обрывы магистралей системы тормозов и системы регулирования давления воздуха в шинах. За слоем грязи могут быть не обнаружены трещины и поломки на узлах автомобиля, не замечены ослабленные соединения.

Чтобы осмотреть автомобиль высокой проходимости после рейса по тяжелому бездорожью, его необходимо тщательно вымыть (зимой при отсутствии грязи бывает достаточно дать ему оттаять в теплом помещении). Если автомобиль работал в глубокой грязи, его следует на мойке установить на козлы, снять все колеса, вымыть всю нижнюю часть, затем снять тормозные барабаны и шлангом промыть тормозные механизмы. После этого вымыть

верхнюю часть автомобиля и внутреннюю часть кабины, двигатель и при открытых жалюзи радиатор (снаружи).

После смазки разжимных кулаков, осмотра сальников ступиц колес и доступных узлов автомобиля надеть тормозные барабаны и поставить после осмотра колеса, вымытые отдельно.

Дальнейший осмотр следует продолжить на яме. Следует убедиться в исправности сальниковых уплотнений в агрегатах и отсутствии течи смазки, отсутствии люфтов фланцев коробки передач, раздаточной коробки, ведущих мостов, проверить состояние карданных валов. Подтянуть все крепления, проверить и очистить сапуны на агрегатах. Затем выполнить точечную смазку, проверить агрегаты на присутствие в их картерах воды и проверить уровни смазки. Присутствие воды обнаруживается по изменению цвета смазки, она светлеет. Смазку, содержащую воду, необходимо заменить. Остальной порядок обслуживания должен соответствовать ТО-1 и выполняться в объеме, предусмотренном заводской инструкцией.

Отдельно следует остановиться на обслуживании лебедки. Если в рейсе использовалась лебедка, то необходимо выполнить все операции по ее контролю и обслуживанию, предусмотренные инструкцией по эксплуатации, и аккуратно намотать трос на барабан. Для этого рекомендуется на ровной площадке, поставив лебедку на свободный ход (выключив барабан), зацепить трос за неподвижный предмет и отъезжать от него задним ходом. При этом трос будет разматываться. Необходимо, чтобы кто-нибудь наблюдал за размоткой троса и дал водителю знак остановиться, когда на барабане останутся три-четыре витка. После этого приступить к намотке троса, для чего включить лебедку на «наматывание» и при нейтральном положении рычага коробки передач слегка подтормаживать автомобиль для небольшого натяжения троса. Все ряды витков по возможности необходимо намотать плотно. Поэтому помогающий водителю должен следить за укладкой витков на барабане и, находясь перед автомобилем на расстоянии нескольких метров, поправлять витки, оттягивая вручную (в рукавицах) трос в сторону. Когда до места закрепления троса останется 2—3 м, водитель должен остановить лебедку и продвинуть автомобиль вперед для ослабления троса. Помогаящий должен отцепить трос и, натягивая его вручную, дать команду водителю о намотке последних метров. Когда останется намотать около 1 м, помогающий должен зацепить крюк троса лебедки за передний буксирный крюк и скомандовать водителю остановить лебедку, как только у троса будет выбрана слабина.