

Чому двигун не запускається або його запуск утруднений?

Сиромятников Петро Степанович,
доцент кафедри «Ремонт машин» ХНТУСГ ім.
П.Василенка

Причини, що утруднюють запуск двигуна, визначають у такій послідовності.

Перш за все необхідно переконатися у тому, що бак трактора заправлений паливом, витратний кран відкритий, важіль керування подачею палива включений, а пусковий пристрій працює безперебійно і забезпечує необхідну для запуску двигуна частоту обертання колінчастого вала.

Потім перевіряють подачу палива до насоса високого тиску. Для цього відкривають продувний вентиль на корпусі фільтра тонкої очистки палива і за допомогою підкачувального насоса вручну (чи прокручуючи двигун пусковим пристроєм) прокачують систему до появи з трубки струменя палива без бульбашок повітря. Якщо паливо не витікає з трубки чи витікає слабким струменем з бульбашками повітря, послідовно перевіряють чистоту паливопроводів, фільтрів грубого і тонкого очищення палива, справність підкачувального насоса.

Причиною поганого запуску двигуна може бути наявність води у паливі, її можна виявити, якщо відкрутити спускну пробку паливного фільтра і спустити відстій.

Якщо паливо не надходить до паливного насоса, то при пусковій частоті обертання колінчастого вала з випускної труби дим зовсім не виходить або його виходить мало.

Переконавшись у справності системи паливонадачі низького тиску, перевіряють якість розпилення палива форсунками і по дачу його секціями насоса високого тиску.

При встановленні на двигун нового чи відремонтованого насоса додатково контролюють кут початку подачі палива. Якщо виявиться, що паливна апаратура працює нормально, то при чиною важкого запуску двигуна може бути зниження тиску в кінці такту стиску у циліндрах двигуна.

Зниження компресії двигуна залежить від стану деталей циліндропоршневої групи і щільності прилягання клапанів до гнізд, затягування головки блока, наявності тріщин в камері згоряння. Недостатня компресія може бути спричинена відсутністю зазорів у клапанному механізмі і пошкодженнями окремих деталей (пружин, штанг, коромисел, стояків та ін.).

Прокручуючи колінчастий вал двигуна пусковим пристроєм компресометром вимірюють тиск у циліндрах двигуна і роблять висновок про герметичність надпоршневого простору. **У разі недостатньої компресії** перевіряють при стуках і шумах – цілість деталей газорозподільного механізму і його регулювання; свища і шипіння повітря у впускному і випускному патрубках – щільність прилягання клапанів до гнізд; бульбашок газів у верхньому бачку радіатора чи води у картерному маслі – кріплення головки до блока циліндрів, цілість прокладки і головки блока; виходу великої кількості газів з отвору сапуна – стан деталей циліндропоршневої групи.

Виявлені несправності усувають і двигун запускають.

ПЕРЕВІРКА І РЕГУЛЮВАННЯ ПУСКОВОГО ПРИСТРОЮ

Пусковий пристрій складається з пускового двигуна і передаваль ного механізму. У пускових двигунах під час експлуатації порушуються регулювання систем живлення і запалювання в результаті чого знижується їх потужність і утруднюється запуск основного двигуна.

У передавальних механізмах спрацьовуються диски зчеплення, по-



рушується регулювання автомата виключення.

Якщо пусковий пристрій не забезпечує необхідну для пуску двигуна частоту обертання колінчастого вала, перевіряють і регулюють систему запалювання і роботу карбюратора пускового двигуна та зчеплення і автомат виключення передавального механізму.

Пусковий двигун перевіряють і регулюють так. Запускають двигун. Він повинен почати працювати після двох-трьох спроб при прикритій повітряній заслінці. Прислуховуючись до роботи двигуна без навантаження і спостерігаючи за відпрацьованими газами, переконуються у відсутності чор-

ного диму і пропусків у згорянні палива. Контролюють роботу системи запалювання. Для цього відднувають провід від свічки і, утримуючи його наконечник на відстані 5 – 7 мм від стержня центрального електрода спостерігають за іскрою. Іскра повинна з'являтися безперебійно і мати світло-голубий колір.

При нестійкій роботі двигуна регулюють карбюратор Спочатку регулюють довжину тяги, яка з'єднує важіль дросельної заслінки карбюратора з важелем регулятора пускового двигуна так, щоб при натисканні на важіль регулятора дросельна заслінка вільно переміщалась від повного відкриття до повного закриття.

Запускають двигун і прогрівають його без навантаження про тягом 3 – 5 хв. Потім регулюють мінімальну стійку частоту обертання колінчастого вала.

Повністю відкривають повітряну заслінку, упорним гвинтом важеля встановлюють дросельну заслінку в положення, що відповідає мінімальній стійкій частоті обертання колінчастого вала. Регулювальним гвинтом холостого ходу (гвинт регулювання складу суміші) добиваються найбільшій частоті обертання. Потім упорним гвинтом важеля дросельної заслінки знову встановлюють двигун на мінімальну частоту обертання, а регулювальним гвинтом холостого ходу – на максимальну при даному положенні упорного гвинта. Мінімальну стійку частоту обертання колінчастого вала пускового двигуна встановлюють упорним гвинтом важеля дросельної заслінки.

Максимальну частоту обертання колінчастого вала на холостому ходу перевіряють і регулюють у такій послідовності. Встановлюють важіль керування дросельною заслінкою в положення, яке відповідає повному її відкриттю. Вимірюють її тахометром з боку маховика при зняттю кожусі.

Мінімальну частоту обертання встановлюють регулювальним болтом пружини регулятора. При закручуванні болта частота обертання вала зменшується, а при викручуванні – збільшується. Регулювати її зміною довжини тяги не можна, тому що при цьому порушується нормальна робота регулятора.

Вимірюють частоту обертання колінчастого вала пускового двигуна під навантаженням при прокручуванні пусковим пристроєм основного двигуна. При цьому виключають подачу палива основного двигуна і включають декомпресійний механізм.

Недостатня частота обертання і утруднений запуск двигуна свідчать про граничне спрацювання деталей циліндропоршневої групи.

Підвищена частота обертання може бути викликана пробуксовуванням зчеплення передавального механізму. Тому зразу ж після зупинки пускового двигуна відкривають люк кожуха зчеплення і визначають нагрівання деталей передавального механізму. У разі необхідності зчеплення регу-

люють.

У тракторів Т-150 і Т-150К повертають важіль включення зчеплення проти годинникової стрілки до упору і вимірюють кут відхилення важеля від вертикалі. Якщо він перевищує 60°, що є ознакою спрацювання дисків, зчеплення регулюють. Для цього знімають важіль включення зчеплення з шліцьового вала, встановлюють його під кутом 60° і закріплюють стяжним болтом.

Відхилення важеля від вертикального положення у **тракторів ДТ-75М і ДТ-75МВ** повинно становити 25 – 35°, ДТ-75В і ДТ-75Н – 40°.

Зчеплення регулюють так. Повертають важіль за годинниковою стрілкою до упору. Викручують стяжний болт і знімають важіль з шліцьового валика. Не змінюючи його кутового положення, встановлюють важіль на шліцах так, щоб мітки на ньому і кришці збігались. Затягують стяжний болт.

У тракторів МТЗ-100/102, МТЗ-80/82Л та Т-70С регулюють зчеплення поворотом важеля керування проти ходу годинникової стрілки до упору. Відхилення важеля від вертикального положення повинно становити: у тракторів МТЗ-100/102 – 35 – 40°, МТЗ-80/82Л – 45–55°, у Т-70С – 26 – 28°. Положення важеля регулюють аналогічно.

У тракторів зчеплення передавального механізму не регулюють. Спрацьовані диски замінюють новими.

Автомат виключення пускового пристрою перевіряють і регулюють так. При пуску основного двигуна фіксують тахометром частоту обертання колінчастого вала пускового двигуна в момент спрацювання механізму виключення (визначають за різким зниженням частоти обертання колінчастого вала).

Пусковий пристрій справного механізму повинен відключатися у двигунах ПД-10У, ПД-10УД і ПД-8М при 4900 – 5200 об/хв, П-350 – 5200 - 5500 і П-23М – 2900 - 3100 об/хв.

Якщо частота обертання не відповідає наведеним значенням, автомат виключення регулюють зміною стиску пружини відцентрового пристрою.

ПЕРЕВІРКА СТАНУ СИСТЕМИ ПАЛИВОПОДАЧІ НИЗЬКОГО ТИСКУ

Переконуються в тому, що в баці є паливо, кран бака відкритий, а отвір у кришці бака чистий. Відкривають продувний вентиль на корпусі фільтра тонкого очищення палива і за допомогою підкачувального насоса вручну (чи при прокручуванні двигуна пусковим пристроєм) прокачують систему паливоподачі низького тиску до появи з трубки струменя дизельного палива. Воно повинно витікати під напором, а струмінь має бути неперервним і без бульбашок повітря. Відсутність палива чи слабке, з перервами його витікання свідчать про несправність системи паливоподачі низького тиску.

В умовах ремонтної майстерні стан системи паливоподачі низького тиску можна визначити за показаннями манометра, включеного в систему після фільтра тонкого очищення палива. Зменшення тиску до 0,04 МПа вказує на несправність системи. У таких випадках необхідно послідовно перевірити стан паливопроводів і фільтра грубого очищення палива, перепускового клапана, підкачувального насоса та фільтра тонкого очищення палива.

Несправності системи паливоподачі низького тиску частіше всього виникають через несвоєчасне проведення технічного обслуговування. Під час його виконання необхідно зливати відстій палива з бака і фільтрів очищення палива, перевіряти стан і в разі необхідності замінити фільтрувальні елементи тонкого очищення палива.

ВИЗНАЧЕННЯ ЗАБРУДНОСТІ І ПРОМИВКА ФІЛЬТРА ГРУБОГО ОЧИЩЕННЯ ПАЛИВА

Відпускають на 2 – 3 оберти штуцер паливо-проводу, що з'єднує фільтр і підкачувальний насос. Паливо повинно витікати з-під штуцера неперервним струменем. Слабкий струмінь свідчить про забрудненість фільтра чи паливопровода.

Промивають фільтр у такій послідовності. Очищають корпус від пилу та бруду. Закривають витратний кран паливного бака і спускають відстій з корпусу фільтра грубого очищення, відкрутивши зливну пробку чи кран. У тракторах, які мають фільтр-відстійник, знімають ковпак чи стакан і виливають з нього бруд не паливо. Потім фільтр розбирають і про-

СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКА ТЕХНІКА

імпортного виробництва, яка була у використанні, та капітально відновлена зі складу у м. Харкові та під замовлення з країн Європи та США

www.agroalyans.com.ua

КОМБАЙНИ

John Deere 9600
New Holland TF78

КУЛЬТИВАТОРИ:

CASE, JOHN DEERE
DMI TIGERMATE



Гарантія, акція, доставка!!!

ЖАТКИ

Зернові JOHN DEERE
Кукурудзяні CASE, OROS

РІПЕРИ

DMI 730,530;
John Deere 510



СІВАЛКИ:

ЗЕРНОВІ
Great Plains
4,5; 6; 9 м
Sunflower

ТОЧНОГО ВИСІВУ
John Deere
8;12;16P
KINZE

ОБПРИСКУВАЧІ ПРИЧІПНІ

АГРО-АЛЬЯНС

м. Харків, вул. Єнакіївська, 19
тел./факс: (057) 752-01-31
(067) 577-75-87

ТОВ «АЗС-СЕРВІС»

- Ремонт бензоколон

- Реконструкція, ремонт АЗС та нефтобаз
- Поставка комплектації
- Зачистка резервуарів

тел.: (0472) 65-71-51
моб.: (097) 336-79-27

azs-service@ukr.net
www.azs-service.com.ua

Ліцензія № 573177 від 25 січня 2011

ОБОРУДОВАННЯ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА И ПЕРЕРАБОТКИ РАСТИТЕЛЬНЫХ МАСЕЛ

- Маслопресса шнековые: Форпресса; Экспеллеры.
- Экструдеры;
- Гуцеловушки;
- Жаровни;
- Инактиваторы;
- Фильтр-пресса рамные;
- Дробилки и другое, в т.ч. транспортирующее и сопутствующее оборудование.
- Запасные части, комплектующие;
- Шеф-монтаж, пусконаладка;
- Металлоконструкции.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ & РЕМОНТ & МОДЕРНИЗАЦИЯ & ПРОЕКТИРОВАНИЕ & РАЗРАБОТКА КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

ООО «НПП «Металлокомплект», г. Харьков Т/ф: +38(057)733 4303

Т: +38(057) 73 600 79, 766 0337, 7557 637

+38(050)632 7505, +38(096)501 6032

info@metallokomplekt.kharkov.ua acd2010@ukr.net

www.metallokomplekt.kharkov.ua

м. Харків, пр. Московський, 124А, оф.69

БЕНЗОКОЛОНОКИ АЗС

Насосы (12; 24; 220; 380)В
Счетчики, рукава МБС, мерники, фильтры.
Запорная арматура. Ремонт оборудования.

(057) 751-98-90, 754-77-16, (050) 406-07-50



закінчення ► Чому двигун не запускається або його запуск утруднений?

мивають. Фільтрувальний елемент миють, занурюючи його кілька разів в чисте дизельне паливо до повного видалення відкладень. Не можна очищати сітку фільтрувального елемента дерев'яними предметами, металевими щітками і витирати ганчіркою.

У тракторах К-700 і К-701 фільтрувальний елемент замінюють. При складанні фільтрів особливу увагу звертають на справність прокладок і щільність прилягання фільтрувального елемента до кришки.

ПЕРЕВІРКА СТАНУ І УСУНЕННЯ НЕСПРАВНОСТІ ПЕРЕПУСКНОГО КЛАПАНА, ПАЛИВОПІДКАЧУВАЛЬНОГО НАСОСА І ФІЛЬТРА ТОНКОГО ОЧИЩЕННЯ ПАЛИВА

Ці операції виконують за допомогою пристрою КИ-13943. Для цього з корпусу фільтра тонкого очищення палива викручують штуцер кріплення нагнітального паливопроводу (від підкачувального насоса) та іншим штуцером під'єднують до цього місця пристрій, прокручують колінчастий вал двигуна пусковим пристроєм при включеній подачі палива і фіксують показання манометра. Якщо стрілка манометра коливається (спрацьовує перепускний клапан) і тиск зменшується до 0,04 МПа, перепускний клапан замінюють чи регулюють (у тракторах К-700 та К-701). Коли ж стрілка манометра не коливається, а тиск менше 0,07 МПа, то паливопідкачувальний насос несправний.

Часто причинами несправності підкачувального насоса є порушення герметичності впускного і нагнітального клапанів, поломка пружини поршня.

Стан цих деталей визначають оглядом після розбирання насоса. Часткове розбирання паливопідкачувального насоса в польових умовах допускається у виняткових випадках і лише після старанного очищення його зовнішньої поверхні. При виявленні несправностей внаслідок спрацювання деталей, підкачувальний насос відправляють у ремонтну майстерню.

Забрудненість фільтра тонкого очищення палива перевіряють так. Відкривають продувний вентиль на корпусі фільтра чи відпускають на 2 – 3 оберти штуцер паливопроводу (від фільтра до паливного насоса). Нагнітаючи паливо ручним підкачувальним насосом, манометром, фіксують максимальний тиск. Якщо він більше 0,08 МПа, фільтрувальні елементи замінюють.

У тракторів Т-150, 150К, ДТ-75М, ДТ-75МВ, Т-4А фільтри промивають очищеним паливом при працюючому двигуні. При цьому на максимальній частоті обертання холостого ходу кран корпусу фільтра з робочого положення повертають на 90° проти ходу годинникової стрілки (промивання правої секції). Відкривають на кілька обертів зливний штуцер правої секції і протягом 5 – 10 хв зливають брудне паливо (до появи чистого) у підготовлену місткість. Потім повертають кран на 180° і аналогічно промивають ліву секцію. Після промивання кран встановлюють у робоче положення.

Фільтрувальні елементи фільтра тонкого очищення палива замінюють так. Закривають кран паливного бака і зливають паливо з корпусу фільтра, відкрутивши зливний кран або зливу пробку. Всі деталі і корпус фільтра промивають чистим гасом чи дизельним паливом і складають фільтр з новими фільтрувальними елементами. Замінювати один філь-

трувальний елемент не можна. Під час складання фільтра стежать, щоб фільтрувальні елементи щільно притискувались пружинами до проміжної плити, інакше між плитою і фільтрувальними елементами буде просочуватись нефільтроване паливо. Якщо пружини, які притискують фільтрувальні елементи ослабли, то під їх сухарі підкладають шайби.

Після складання фільтра відкривають кран паливного бака, заповнюють систему паливом і видаляють з неї повітря, прокачуючи паливо ручним насосом до появи з трубки струменя палива без бульбашок повітря.

ПЕРЕВІРКА І РЕГУЛЮВАННЯ ФОРСУНКИ

Для виявлення несправної форсунки їх по чергові виключають на працюючому двигуні. Для цього важіль керування подачею палива встановлюють в положення, при якому найчіткіше помітні перебої в роботі двигуна. Потім послідовно ослаблюють накидні гайки кріплення трубок високого тиску до штуцерів паливного насоса. Відключення несправної форсунки не позначається на роботі двигуна. У разі відключення справної форсунки двигун працює з додатковими перебоями.

Несправну форсунку знімають з двигуна, очищають від бруду, перевіряють і регулюють тиск початку впорскування та якість розпилювання палива. Залежно від наявності діагностичних приладів форсунки перевіряють і регулюють за допомогою максиметра, еталонної (справної чи нової) форсунки, пристроєм КИ-9917 або КИ-16301П.

Найпростіше тиск початку впорскування перевірити і відрегулювати максиметром. Для цього до однієї з секцій паливного насоса приєднують максиметр і форсунку, яку перевіряють. Накидні гайки, що кріплять паливопроводу високого тиску до штуцерів паливного насоса, відпускають на 1 – 2 оберти, щоб паливо не впорскувалось у циліндри. Пусковим пристроєм прокручують колінчастий вал двигуна. Повертаючи головку (вороток) максиметра вліво чи вправо, добиваються одночасного впорскування палива форсункою і максиметром. За шкалою визначають тиск початку впорскування форсункою, що перевіряється. Якщо він не відповідає нормі, форсунку регулюють.

Повертаючи головку максиметра, встановлюють номінальний для даного двигуна тиск початку впорскування.

Прокручуючи викруткою регулювальний гвинт форсунки (після послаблення контргайки), добиваються одночасності впорскування палива через форсунку і максиметр. Для зменшення тиску гвинт викручують, а для збільшення – закручують. **Один оберт гвинта змінює тиск початку впорскування палива на 6 – 7 МПа.** Після закінчення регулювання гвинт стопорять контргайкою.

Якість розпилення палива форсункою перевіряють після регулювання тиску початку його впорскування. У справній форсунці воно має бути туманоподібним, без помітних крапель і суцільних струменів. Впорскування повинно супроводжуватись різким характерним звуком. Підтікання палива через соплові отвори не допускається. При незадовільній якості розпилення форсунку або її розпилювач замінюють.

Перевірити і відрегулювати форсунку можна, застосувавши еталонну форсунку. За допомогою трійника до однієї з секцій паливного насоса приєднують еталонну форсунку і ту, яку перевіряють. Прокручуючи колін-

РЕМОНТ ГИДРОСТАТИЧЕСКОЙ ТРАНСМИССИИ (ГСТ)

и гидравлики отечественного и импортного производства (комбайн, бетоновозы, дорожная техника).

Годичная гарантия. Приемлемые цены.

Стендовые испытания под нагрузкой.

Переоборудование комбайнов Нива под гидропривод.

Обменный фонд.

Куплю ремфонд.

т. (067) 576-41-90, 050-534-58-49,
(057) 758-42-02

ДИЗЕЛЬ-ТРАНС

региональный представитель

ЯЗДА

ЯЗТА

UKRAINE



www.diesel-trans.com.ua

(05746) 254-29, 224-70,

(05746) 419-71, 419-72

(050)572-03-14

Топливная аппаратура и комплектующие
ЯЗДА, ЯЗТА, НЗТА, КЗТА, ВЗТА, ЧТА

частий вал двигуна пусковим пристроєм, регульовальним гвинтом добираються, щоб в обох форсунках паливо впорскувалось одночасно.

При наявності діагностичних пристроїв КИ-16301П перевірити і відрегулювати форсунку можна без знімання її з двигуна. Для цього від'єднують паливопровід високого тиску від форсунки і під'єднують до неї пристрій.

Тиск початку впорскування палива визначають на праціючому двигуні за максимальним відхиленням стрілки манометра пристрою, роблячи при цьому 35 – 40 рухів важеля за хвилину.

Якщо тиск початку впорскування палива форсункою відрізняється від значень, наведених вище, на $\pm 0,5$ МПа, форсунку регулюють, не знімаючи з двигуна.

Для перевірки якості розпилювання палива форсункою збільшують швидкість його нагнітання (70 – 80 рухів важеля за хвилину). Приставивши наконечник автостетоскопа до корпусу форсунки, прослуховують впорскування. Воно повинно супроводжуватися чітким звуком.

Якщо звук слабкий і не має ознак, характерних для справжнього розпилювача, форсунку знімають і направляють у ремонт.

Герметичність розпилювача перевіряють за швидкістю зменшення тиску, після його зниження на 2 МПа від максимального значення. Якщо за 20 с він зменшиться більше як на 1,5 МПа, розпилювач форсунки замінюють.

Розбирати і ремонтувати форсунки мож на лише на пунктах технічного обслуговування чи в ремонтних майстернях.

УСУНЕННЯ НЕСПРАВНОСТІ ФОРСУНКИ В РЕМОНТНІЙ МАЙСТЕРНІ

Зняті з двигуна форсунки промивають гасом чи дизельним паливом, видаляють нагар. Перевіряють тиск впорскування палива за допомогою приладів КИ-562, КИ-3333 або КИ-15706. Потім перевіряють герметичність розпилювача і якість розпилювання палива.

Якщо тиск початку впорскування палива відрізняється від значень, наведених вище, більше як на 0,5 МПа, форсунку регулюють. При незадовільній герметичності розпилювача чи поганій якості розпилювання, форсунку розбирають і ремонтують.

Розбирають форсунки за допомогою пристрою МП-1613А. Відкручують ковпак і відпускають контргайку регульовального гвинта. Потім відкручують регульовальний гвинт, послабляючи пружину, після чого відкручують гайку розпилювача і знімають розпилювач. Інший порядок розбирання може призвести до поломки фіксувальних штифтів розпилювача.

Після розбирання форсунки корпус і голку розпилювача на 10 – 15 хв занурюють у гас. Розкомплектування корпусів розпилювача з голками не допускається.

Промивають і оглядають деталі форсунок. Деталі, які мають тріщини, сколи та злами, а також кольори мінливості і сліди корозії глибиною більше 0,05 мм на прецизійних поверхнях, корпусів і голках розпилювачів, замінюють.

Із закоксованих соплових отворів видаляють нагар і промивають чистим дизельним паливом. Свердлом чи дротом діаметром 1 мм прочищають паливопровідні отвори розпилювача, голкою або сталюю струною діаметром 0,25 – 0,28 мм – соплові отвори. Залишки нагару, і смолисті відкладення видаляють щіткою з латунного проводу чи скребком. Після очищення ретельно промивають деталі форсунок чистим дизельним паливом.

Голка розпилювача, змочена дизельним паливом і висунута на 1/3 довжини із корпусу, при нахилі розпилювача на 45° по винна вільно опускається під дією власної ваги.

Складають форсунку, затягуючи гайку розпилювача з моментом 70 – 80 Н·м. Повторно регулюють тиск початку впорскування палива і перевіряють герметичність розпилювача та якість розпилювання. При незадовільних результатах розпилювач замінюють.

Форсунки встановлюють на двигун. Після запуску двигуна переконуються у відсутності підтікання палива в місцях кріплення паливопроводів високого тиску, перевіряють щільність прилягання форсунок до посадочних місць головки циліндра. Проривання газів (визначають за шипінням) через ущільнення форсунок не допускається.

ПЕРЕВІРКА СТАНУ ПЛУНЖЕРНИХ ПАР І НАГНІТАЛЬНИХ КЛАПАНІВ ПАЛИВНОГО НАСОСА.

Це можна зробити кількома способами.

Спосіб перший. За допомогою максиметра чи еталонної форсунки.

Максиметр встановлюють на одній із секцій, яку перевіряють, паливного насоса, інші секції виключають, відкрутивши накидні гайки на 1,5 – 2 оберти. Пусковим пристроєм прокручують колінчастий вал двигуна (при включеному декомпресійному механізмі) і включають повну подачу палива. Якщо через максиметр, відрегульований на 30 МПа, паливо не надходить, то плунжерна пара цієї секції спрацьована.

Герметичність нагнітальних клапанів визначають на тракторі без діагностичних пристроїв. Для цього насос очищають і вживають заходів, щоб в нього, і в трубки високого тиску не потрапляли пил та бруд. Від'єднують трубку високого тиску від штуцера секції насоса, яку перевіряють. Поршень відповідного циліндра встановлюють на початку такту впуску чи випуску. Здувають паливо з отвору штуцера, виставляють важіль керування у положення повної подачі палива. За допомогою паливопідкачувального насоса вручну нагнітають паливо в систему і стежать за рівнем палива в штуцері. Якщо рівень палива в отворі штуцера підвищується, то клапан несправний.

Спеціальним пристроєм для розбирання виймають клапан. Промивають клапан і встановлюють його на місце. Якщо клапан знову пропускає паливо, його замінюють.

Спосіб другий. За допомогою діагностичних пристроїв КИ-4802 або КИ-16301 А.

Для цього від'єднують паливопровід високого тиску від секції і під'єднують пристрій. Штуцери паливопроводів інших насосних секцій послабляють на 1,5 – 2 оберти. Перевіряють тиск, який створює плунжерна пара, прокручуючи колінчастий вал пусковим пристроєм при повній подачі палива. Він повинен бути не менше 30 МПа. Менший тиск свідчить про граничне спрацювання плунжерних пар.

Перевіряють щільність прилягання (герметичність) нагнітального клапана. Для цього закінчують прокручування колінчастого вала, виключають подачу палива і, спостерігаючи за рухом стрілки манометра, вимірюють тривалість падіння тиску від 15 до 10 МПа. Якщо вона буде не більше 10 с, нагнітальний клапан замінюють.

Аналогічно перевіряють всі секції паливного насоса. Насос, який має хоча б одну несправну секцію (спрацьована плунжерна пара), знімають з трактора і відправляють у майстерню.

NEW HOLLAND AGRICULTURE MASSEY FERGUSON CASE II AGRICULTURE ROSTSELMASH Агротехніка Професіоналіс ПОЛЕССЕ FENDT JOHN DEERE

ВОССТАНОВЛЕНИЕ
коленчатых валов соломотрясов и компрессоров методом электродуговой металлизации

КУЗЬМЕНКО +38 (066) 430-55-27
Владимир Васильевич +38 (067) 217-29-00

NEW HOLLAND AGRICULTURE MASSEY FERGUSON CASE II AGRICULTURE ROSTSELMASH Агротехніка Професіоналіс ПОЛЕССЕ FENDT JOHN DEERE

РЕМОТ

Майстерні приватного підприємця Михайлова Ігоря Михайловича

Презентують нову модель
віяльно-калібрувальної машини

ГОСПОДАРКА
«Гофінка М»

ПРОДУКТИВНІСТЬ:

- по соняшнику - 500 кг/год	- по рапсу - 1200 кг/год
- по пшениці - 2000 кг/год	- по гороху - 1500 кг/год
- по просу - 1000 кг/год	- по гречці - 1000 кг/год
- по кукурудзі - 1500 кг/год	

ТЕХНІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА:

Габарити в мм: 1500/1300/1200	Потужність двигуна основного 0,75 кВт, 1000 об/хв
Вага - 100 кг	вентилятора 0,3 кВт, 3000 об/хв

68100, Одеська обл., м.Татарбунари, вул. Леніна 9А
(04844) 316-34, 320-09, (067) 757-82-78, (097) 760-07-37