

Уважаемая редакция газеты «Автодвор». Подскажите пожалуйста, каким образом попадает дизельное топливо в картер двигателя ЯМЗ-236 и каким последствиям это может привести.

Заранее благодарен Иван Петрович, Кировоградская обл.

Шевченко Игорь Александрович, доцент кафедры «Тракторы и автомобили» ХНТУСХ им. П. Василенка

ЕСЛИ ПОПАДАЕТ ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО В МОТОРНОЕ МАСЛО ДВИГАТЕЛЯ

Попадание дизельного топлива в моторное масло - проблема многих дизельных двигателей и если вовремя ее не заметить и не устранить, двигатель вскоре потребует капитального ремонта. Происходит такое довольно часто, если за двигателем нет должного ухода или за рулем неопытный водитель, который не подозревает о существовании масляного щупа, или и того хуже - проверяет каждый день масло и радуется что мало того, нет расхода масла, так оно еще и прибавляется само. А причин этому может быть мало, либо охлаждающая жидкость попадает в картер, либо дизельное топливо.

ПОЧЕМУ ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО В МАСЛЕ ПРИВОДИТ К ПЕЧАЛЬНЫМ ПОСЛЕДСТВИЯМ?

Известно, что дизельное топливо имеет очень высокую текучесть, и чем больше его температура, тем выше становится текучесть, то есть оно становится «жиже» при нагреве. Так вот, еще дизельное топливо имеет хорошие моющие свойства, многие моют детали двигателей именно дизельным топливом, потому что он без особого труда разъедает и смывает старое моторное масло, продукты его распада и другую черную грязь с деталей двигателя. Суть вот в чем, как и было сказано выше, при попадании в картер дизельное топливо разжижает моторное масло, тем самым снижая его вязкость и смазывающие свойства. Жидкое масло вместе с дизельным топливом не способно с требуемым качеством смазывать детали двигателя. Особенно отрицательно дизельное топливо в масле влияет на срок службы коренных и шатунных вкладышей коленчатого вала. Двигатель с изношенными вкладышами начинает подавать сигналы водителю в виде недостаточного давления масла. И если тот не принимает радикальных мер, происходит прогрессирующий износ вкладышей, после чего коленчатый вал возвращается уже не на подшипниках скольжения, а на обычном сплаве железа. Дальше стремительный поворот событий: коренной вкладыш прикипает к коленчатому валу, после чего тот либо заклинивает, либо проворачивает коренной вкладыш, перекрывая подачу масла с коренной шейки к шатунной. В общем, результат будет печальным, не смазывающиеся шатунные вкладыши, точнее то что от них осталось тоже прикипают к шейке коленчатого вала потом либо двигатель стучит, либо заклинивает, либо придется получить «кулак» через пробитый блок. Вдобавок к ремонту коленчатого вала получаем блок с провернутой коренной шейкой, который придется менять либо реставрировать, если размеры позволяют. Как ни крути, а дизельное топливо в масле это очень печально, устранение последствий невнимательности обходится довольно дорого. Однако, если попадание дизельное топливо в моторное масло замечено рано, то можно обойтись устранением утечки и заменой масла.

СПОСОБЫ ПОПАДАНИЯ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА В МАСЛО

Самый распространенный способ попадания дизельного топлива в масло, это выход из строя ТНВД (топливный насос высокого давления), а точнее его плунжерных пар. Относится это только к тем двигателям, которые имеют общую систему смазки двигателя и ТНВД. Происходит это вследствие того, что, изношенные плунжерные пары, которые должны под давлением подавать дизельное топливо на форсунки, не справляются с создаваемым ими же давлением и начинают пропускать дизельное топливо внутрь самого ТНВД. Попав в картер топливного насоса, дизельное топливо смешивается с общим маслом и уносится в картер двигателя, разбавляя собой масло и неминуемо ведя двигатель к одной из описанных выше страдальческих смертей.

Еще один способ попадания дизельного топлива относится к двигателям ЯМЗ-236, -238, -240 в общем, двигатели у которых обратка проходит под крышками клапанов, и в случае утечки дизельное топливо отправляется прямоком в картер и довольно в большом количестве. В частности, двигатели ЯМЗ, выпущенные в 80-х и дошедшие до наших дней приходят на ремонт с переломанными по десять раз трубками обратки и клееными как попало и неизвестно чем. Где гарантия, что сухая сварка, которой был заклеен перелом завтра не отвалится.

Еще проблема - штуцера обратки, точнее медные шайбы, раздавленные не прижатые и тоже пропускающие дизельное топливо.

Попадает дизельное топливо в масло также через безбожно льющие форсунки, но в этом случае могут и поршня прогореть, двигатель может, тротить и коптить, перегревается, в общем, тоже авария произойдет если не устранить данную «мелочь». ■

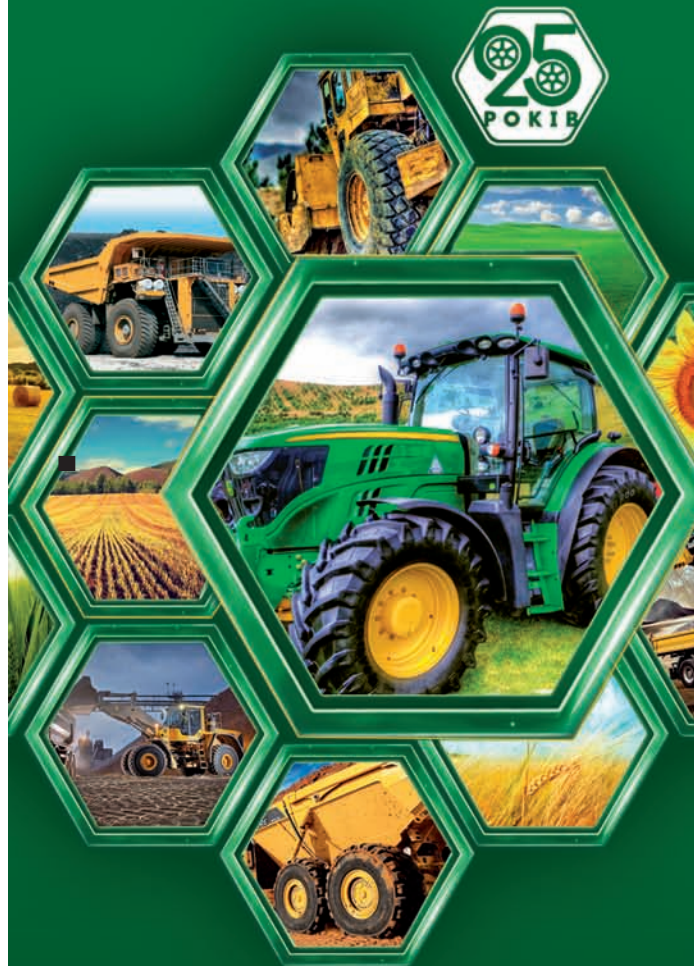


Всеукраїнська мережа шинних підприємств

Технооптторг
ТРЕЙД

ШИНИ

ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ТЕХНИКИ



Комплексне забезпечення шинами підприємств та організацій

Вінгород	тел: (044) 496 96 81	Миколаїв	тел: (0512) 58 16 61
Дніпропетровськ	тел: (056) 790 08 65	Одеса	тел: (048) 778 26 61
Житомир	тел: (0412) 42 84 23	Рівне	тел: (0362) 63 59 64
Запоріжжя	тел: (0612) 14 00 26	Суми	тел: (0542) 70 20 02
Київ	тел: (044) 393 93 00	Тернопіль	тел: (0352) 52 73 22
Київ	тел: (044) 496 17 34	Харків	тел: (057) 717 45 13
Кривий Ріг	тел: (056) 440 65 39	Херсон	тел: (0552) 37 64 68
Львів	тел: (032) 294 85 41	Хмельницький	тел: (0382) 74 37 74
		Черкаси	тел: (0472) 65 33 55

0 800 300 001 • www.tot.biz.ua