



Открытое акционерное общество
«Управляющая компания холдинга
«МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД»

ДИЗЕЛИ
Д-262S2, Д-262.1S2, Д-262.2S2,
Д-263S2, Д-263.2S2

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
262S2/263S2 – 0000100 РЭ



Минск 2022

Оглавление

1 ОПИСАНИЕ И РАБОТА.....	6
1.1 Описание и работа дизеля.....	6
1.1.1 Назначение дизеля.....	6
1.1.2 Технические характеристики.....	7
1.1.3 Состав дизеля.....	10
1.1.4 Устройство и работа.....	13
1.1.5 Маркировка и пломбирование дизеля.....	14
1.1.6 Упаковка.....	14
1.2 Описание и работа составных частей дизеля, его механизмов, систем и устройств.....	15
1.3 Маркировка и пломбирование.....	34
2 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ.....	35
2.1 Эксплуатационные ограничения.....	35
2.2 Подготовка дизеля к использованию.....	36
2.2.1 Меры безопасности при подготовке дизеля.....	36
2.2.2 Расконсервация дизеля, сборочных единиц и деталей.....	36
2.2.3 Доукомплектация дизеля.....	37
2.2.4 Заправка системы охлаждения.....	37
2.2.5 Заправка топливом и маслом.....	37
2.2.6 Органы управления и приборы контроля работы дизеля.....	38
2.3 Использование дизеля.....	38
2.3.1 действия персонала при пуске дизеля.....	38
2.3.2 Пуск дизеля.....	39
2.3.3 Остановка дизеля.....	40
2.3.4 Эксплуатационная обкатка дизеля.....	40
2.3.5 Эксплуатация дизеля в зимних условиях.....	41
2.3.6 Возможные неисправности и методы их устранения.....	41
2.3.7 Меры безопасности при использовании изделия по назначению.....	46
2.4 Действия в экстремальных условиях.....	47
3 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	48
3.1 Техническое обслуживание дизеля.....	48
3.1.1 Общие указания.....	48
3.1.2 Меры безопасности.....	51
3.1.3 Порядок технического обслуживания.....	52
3.1.4 Проверка работоспособности дизеля.....	53
3.1.5 Консервация.....	53
3.1.6 Подготовка дизеля к вводу в эксплуатацию.....	55
3.2 Техническое обслуживание дизеля и его составных частей.....	56
3.2.1 Проверка уровня охлаждающей жидкости в системе охлаждения.....	56
3.2.2 Обслуживание системы охлаждения.....	56
3.2.3 Проверка уровня масла в картере дизеля.....	56
3.2.4 Замена масла в картере дизеля.....	56
3.2.5 Замена масляного фильтра.....	57
3.2.6 Очистка ротора центробежного масляного фильтра.....	57
3.2.7 Слив отстоя из фильтра грубой очистки топлива.....	58
3.2.8 Промывка фильтра грубой очистки топлива.....	59
3.2.9 Слив отстоя из фильтра тонкой очистки топлива.....	59
3.2.10 Замена фильтра тонкой очистки топлива.....	60
3.2.11 Замена фильтрующего элемента фильтра тонкой очистки топлива.....	61
3.2.12 Заполнение топливной системы.....	61

3.2.13 Проверка герметичности соединений воздухоочистителя и впускного тракта.....	62
3.2.14 Обслуживание воздухоочистителя	63
3.2.15 Проверка зазора между клапанами и коромыслами.....	64
3.2.16 Промывка сапунов дизеля.....	65
3.2.17 Обслуживание топливного насоса высокого давления.....	65
3.2.18 Проверка и регулировка установочного угла опережения впрыска топлива	66
3.2.19 Проверка состояния стартера дизеля.....	69
3.2.20 Обслуживание генератора	70
3.2.21 Обслуживание турбокомпрессора.....	71
3.2.22 Проверка натяжения ремней.....	71
4 ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ	74
4.1 Текущий ремонт дизеля	74
4.1.1 Общие указания	74
4.1.2 Меры безопасности	75
4.2 Текущий ремонт составных частей.....	77
4.2.1 Основные указания по замене поршневых колец.....	78
4.2.2 Основные указания по притирке клапанов	79
4.2.3 Затяжка болтов крепления головок цилиндров	79
5. ХРАНЕНИЕ	81
6 ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ	83
7 УТИЛИЗАЦИЯ	83
Приложение А. (справочное)	84
Химмотолигичекая карта	84
Приложение Б. (справочное)	88
Ведомость ЗИП (ЗИ).....	88
Приложение В. (справочное)	88
Размерные группы гильз цилиндров и поршней	88
Приложение Г. (справочное)	89
Регулировочные параметры дизеля	89
Приложение Д. (справочное)	90
Регулировочные параметры топливного насоса высокого давления	90
Приложение Е. (справочное)	91
Схема строповки дизеля.....	91
Приложение Ж.(справочное).....	92

Настоящее руководство по эксплуатации предназначено для операторов, водителей и мотористов сельскохозяйственных тракторов (тракторов), комбайнов и сельскохозяйственных машин (машин), на которых устанавливаются дизели Д–262S2, Д–262.1S2, Д–262.2S2, Д–263S2, Д–263.2S2.

Руководство по эксплуатации содержит краткое техническое описание, правила эксплуатации и технического обслуживания дизелей.

К эксплуатации и обслуживанию дизелей допускаются лица, прошедшие специальную подготовку и ознакомившиеся с настоящим руководством по эксплуатации.

Операции по текущему ремонту дизелей и их узлов могут выполнять слесари, знающие устройство, принцип действия дизелей, имеющие общетехническую подготовку по программе обучения слесарей 3–4–го разрядов.

Конструкция дизелей рассчитана на длительную работу без капитального ремонта при условии соблюдения правил эксплуатации, хранения и своевременного технического обслуживания, изложенных в настоящем руководстве.

В тексте настоящего Руководства по эксплуатации используются следующие графические обозначения:



ВНИМАНИЕ! Не соблюдение указаний может привести к травмам либо выходу из строя узлов, систем, деталей или самого дизеля.



ВАЖНО! Важная информация, на которую необходимо обратить внимание.

Настоящее руководство по эксплуатации соответствует заводской технической документации по состоянию на 2022 г.

Все замечания по конструкции и работе дизеля, а также пожелания и предложения по содержанию настоящего Руководства просим направлять по адресу: 220070, г. Минск, ул. Ваупшасова, 4, ОАО "УКХ"ММЗ", Управление главного конструктора.

Все права зарезервированы. Копировать, тиражировать целиком или частично без письменного разрешения ОАО «УКХ»ММЗ» запрещено.

© ОАО «УКХ «Минский
моторный завод» 2022



Информация, указанная в настоящем руководстве по эксплуатации, распространяется на все модификации дизеля Д–262S2.



В связи с постоянным совершенствованием дизелей в конструкции отдельных сборочных единиц и деталей, а также химмотологическую карту могут быть внесены изменения, не отраженные в настоящем руководстве по эксплуатации.

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНО



Несанкционированное вмешательство в конструкцию дизеля, нарушение заводских регулировок и периодичности технического обслуживания

ГАРАНТИИ НА ДИЗЕЛЬ НЕ СОХРАНЯЮТСЯ:

- при не соблюдении потребителем правил и условий эксплуатации, технического обслуживания, транспортирования и хранения, изложенных в настоящем руководстве по эксплуатации;
- при нарушении сохранности заводских пломб;
- при внесении изменений в конструкцию дизеля;
- в случае использования при техническом обслуживании и текущем ремонте расходных материалов (горюче–смазочных материалов, деталей и сборочных единиц) от производителей непредусмотренных к использованию конструкторской документацией ОАО «Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД».
- в случае неприменения оригинальных фильтров очистки масла, топлива, воздуха, изготовленных под торговой маркой ОАО «Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД».



В случае проведения ремонтно–восстановительных работ Владелец или третьим лицом при выходе из строя в гарантийный период дизеля и его составных частей без привлечения к работам специалистов завода или уполномоченного дилерского центра,– гарантия на дизель и его составные части не сохраняется.



Указания по охране окружающей среды:

Завод–изготовитель ОАО «Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» всецело привержен идеи комплексного подхода к охране окружающей среды. Поэтому одной из главных идей при проектировании дизеля является снижение влияния отработавших газов на окружающую среду и здоровье человека.

В связи с этим, в обязательном порядке используйте только рекомендуемые настоящим Руководством по эксплуатации, топлива, масла, охлаждающую жидкость и иные горюче–смазочные материалы. Своевременно производите техническое обслуживание. Не допускайте вмешательства в конструкцию и заводские регулировки дизеля.

1 ОПИСАНИЕ И РАБОТА

1.1 Описание и работа дизеля

1.1.1 Назначение дизеля

Назначение, область применения и условия эксплуатации дизелей представлены в таблице 1.

Таблица 1

Наименование	Дизель				
	Д-262S2	Д-262.1S2	Д-262.2S2	Д-263S2	Д-263.2S2
Назначение	Трактор «Беларус» 3022	Трактор «Беларус» 2822	Зерноуборочный комбайн «Лида» 1300	Универсальное энергетическое средство УЭС-300 «Гомсельмаш» Трактор «Беларус» 3022	Универсальное энергетическое средство УЭС-280-2А «Гомсельмаш» Зерноуборочный комбайн КЗР-10К «Гомсельмаш»
Область применения	Места с неограниченным воздухообменом				
Климатические условия эксплуатации	Макроклиматические районы с умеренным климатом. Значение температуры воздуха при эксплуатации от + 40° С до – 45° С. Макроклиматические районы как с сухим, так и влажным тропическим климатом. Значение температуры воздуха при эксплуатации от + 50° С до – 10° С.				

1.1.2 Технические характеристики

Таблица 2 – Характеристики и эксплуатационные параметры дизелей

Наименование параметров	Единица измерения	Дизель				
		Д–262S2	Д–262.1S2	Д–262.2S2	Д–263S2	Д–263.2S2
		Значение				
Тип дизеля		Четырехтактный с турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха				
Способ смесеобразования		Непосредственный впрыск				
Число цилиндров	шт	6				
Расположение цилиндров		Рядное, вертикальное				
Рабочий объем цилиндров	л	7,98			8,70	
Порядок работы цилиндров		1–5–3–6–2–4				
Направление вращения коленчатого вала по ГОСТ 22836–77 (со стороны вентилятора)		Правое (по часовой стрелке)				
Диаметр цилиндра x ход поршня	мм	110 x 140			115 x 140	
Степень сжатия (расчетная)		17			17	
Допустимые углы наклона при работе дизеля: –продольный –поперечный	град.	20 20				
Мощность эксплуатационная а) номинальная б) эксплуатационная с вспомогательным оборудованием	кВт	220,6 206	206,0 192	189,0 175	206	192
Номинальная частота вращения	мин ^{–1}	2100				
Максимальный крутящий момент	Н·м	1320	1233	1130	1254	1171
Частота вращения при максимальном значении крутящего момента, не менее	мин ^{–1}	1500				
Масса дизеля, не заправленного горюче–смазочными материалами и охлаждающей жидкостью, в комплектации по ГОСТ 18509 для определения номинальной мощности	кг	900			750 (УЭС–300) 910 («Беларус» 3022)	750

Таблица 3 – Контролируемые параметры дизелей

Наименование параметров	Единица измерения	Дизель				
		Д-262S2	Д-262.1S2	Д-262.2S2	Д-263S2	Д-263.2S2
		Значение ± доверительный интервал (допуск)				
* Мощность номинальная	кВт	220,6±4,4	206,0±4,1	189,0±3,8	220,6±4,5	206,0±4,5
Номинальная частота вращения	мин ⁻¹	2100 ⁺⁴⁰ ₋₂₅				
* Удельный расход топлива при номинальной мощности	г/кВт·ч	230+3			210±5%	
Минимальная устойчивая частота вращения холостого хода	мин ⁻¹	800±50				
Максимальная частота вращения холостого хода, не более: а) для тракторных дизелей б) аккумуляторного типа	мин ⁻¹	2300 2260			2250	
Давление масла в главной магистрали системы смазки: —при номинальной частоте вращения —при минимальной частоте вращения	МПа	0,33...0,50 0,12				

Примечание: Параметры, указанные в таблице 3, обеспечиваются при температуре топлива на входе в топливный насос высокого давления от 38° С до 43° С и исходных атмосферных условиях по Правилам ЕЭК ООН №24–Пересмотр 2:

–атмосферное давление – 100 кПа;

–давление водяных паров – 1 кПа;

–температура воздуха – 25° С;

и при обеспечении температуры наддувочного воздуха после охладителя не более 45 – 50° С.

*Параметры рассчитываются по формулам ГОСТ18509–88.

Таблица 4 – Средства измерения для определения контролируемых параметров

Измеряемый параметр	Единица измерения	Средства измерения	Предел основной абсолютной погрешности средств измерений	Примечание
Крутящий момент	Н·м	Тензометрические и динамометрические силоизмерительные устройства – по ГОСТ 15077–78	$\pm 0,005 M_k \text{ max}$	Для расчета номинальной мощности
Частота вращения	мин ⁻¹	Электронные тахометры типа ТЭСА по ТУ25–04.3663–78, ГОСТ18303–72	$\pm 0,005 n \text{ ном, но}$ не более 10 мин ⁻¹	
Давление масла в системе смазки	МПа	Манометры, мановакууметры по ГОСТ 2405–80, ГОСТ11161–84, измерительные преобразователи давления и разрежения по ГОСТ 22520–85	$\pm 0,02$	
Часовой расход топлива	кг/ч	Нестандартные средства измерения	$\pm 0,01 G_t$	Для расчета удельного расхода топлива

1.1.3 Состав дизеля

Дизель состоит из деталей, сборочных единиц и комплектов.

Таблица 5 – Состав основных сборочных единиц дизелей

Наименование сборочных единиц и комплектов	
Блок цилиндров	Труба водосборная
Установка головок цилиндров	Установка водяного насоса
Установка муфты сцепления	Установка вентилятора
Установка турбокомпрессора	Установка натяжителя
Установка картера масляного	Установка насоса рулевого управления
Установка насоса	Установка компрессора
Установка теплообменника	Установка генератора
Установка фильтра	Установка стартера
Установка топливной аппаратуры	Установка привода и счетчика
Маслопроводы	Комплект запасных частей, инструмента и принадлежностей

Таблица 6 – Основные отличительные особенности в комплектации модификаций дизелей

Наименование узла, детали	Дизель				
	Д-262S2	Д-262.1S2	Д-262.2S2	Д-263S2	Д-263.2S2
	Обозначение узла, детали и (или) его характеристика				
Турбокомпрессор	K27-538 CZ («Турбо»)				
Компрессор	A29.05.000Б3А		—	ПК 155-20*; A29.05.000Б3А**	
Насос шестеренный	НШ 20		—	НШ 10; НШ20**	
Топливный насос высокого давления	PP6M10P1i фирмы «Моторпал», Чехия, или P7100 фирмы «БОШ», Германия			PP6M10P1i фирмы «Моторпал», Чехия, или P7100 фирмы «БОШ», Германия, или PFW6-33 фирмы «PZL-Mielec», Польша	
Форсунка	455-1112010-60 (ОАО «ЯЗДА») или 172-1112010-11.02 (ЗАО «АЗПИ»)				
Воздушный фильтр	Комплектует предприятие-потребитель				
Вентилятор и его привод	Комплектует предприятие-потребитель				
Муфта сцепления	263-1005009		—	263-1005009**	—
Стартер	СТ 142Н; 3002.3708				
Генератор	AAN 5506 (2100 Вт; 14 В)		Г9945.3701-1К (1000 Вт; 28 В)	40.3701*; AAN 5506**	

* –дизель Д-263S2 для УЭС-300 «Гомсельмаш», дизель Д-263.2S2 для УЭС-280-2А и КЗР-10К «Гомсельмаш»;

** –дизель Д-263S2 для трактора «Беларус» 3022.

1.1.3.3 Внешний вид дизелей изображен на рисунках 1 – 2.

1.1.3.4 Информация по ЗИП дизелей Д-262 S2 и Д-263 S2 – в приложении Б настоящего руководства .

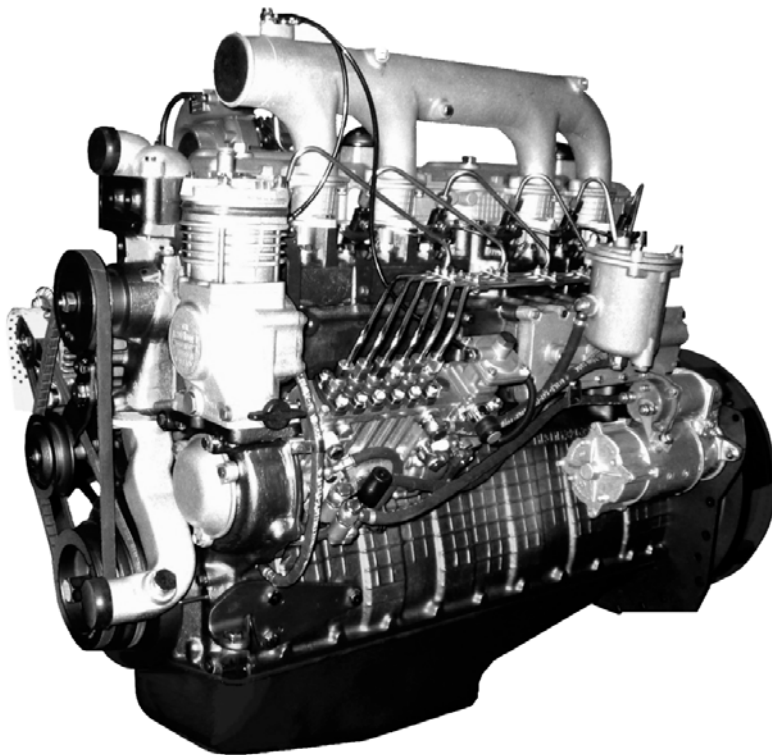


Рисунок 1 – Дизель Д-263 S2 (вид слева)

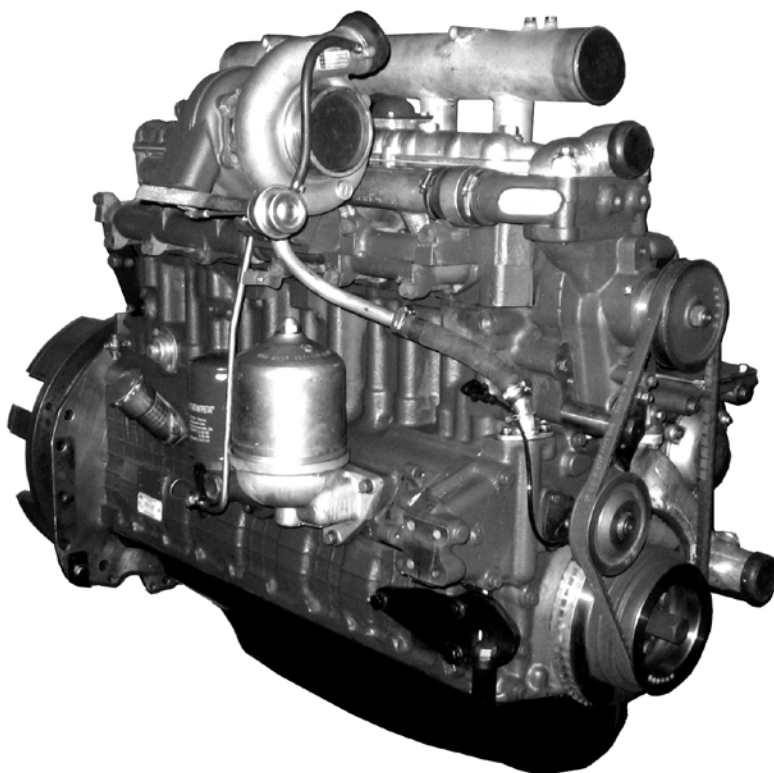


Рисунок 2 – Дизель Д-262.2 S2 (вид справа, генератор не установлен)

1.1.4 Устройство и работа

Общие сведения

Дизели Д–262S2; Д–263S2 представляют собой 4–х тактный поршневой шестицилиндровый двигатель внутреннего сгорания с рядным вертикальным расположением цилиндров, с непосредственным впрыском дизельного топлива и воспламенением от сжатия.

Основными сборочными единицами дизеля являются: блок цилиндров, головки цилиндров, поршни, шатуны, коленчатый вал и маховик.

Для обеспечения высоких технико–экономических показателей дизеля в системе впуска применен турбонаддув с промежуточным охлаждением воздуха.

Использование в устройстве наддува, турбокомпрессора с регулируемым давлением наддува позволяет иметь на дизеле улучшенную приемистость, обеспеченную повышенными значениями крутящего момента при низких значениях частоты вращения коленчатого вала, но и высокий уровень соответствия требованиям к содержанию выбросов вредных веществ в отработавших газах.

Для обеспечения уверенного запуска в условиях низких температур окружающей среды в головках дизеля установлены свечи накаливания, а установленный жидкостно–масляный теплообменник обеспечивает скорейшее достижение оптимальной температуры масла в системе смазки дизеля и поддержания ее на необходимом уровне в процессе работы.

Принцип действия изделия и взаимодействие составных частей

Принципом действия дизеля, как и любого двигателя внутреннего сгорания, является преобразование тепловой энергии топлива, сгорающего в рабочем цилиндре, в механическую работу.

При ходе поршня вниз на такте всасывания через открытый впускной клапан в цилиндр поступает заряд воздуха. После закрытия впускного клапана и движения поршня вверх происходит сжатие воздуха. При этом температура воздуха резко возрастает. В конце такта сжатия в цилиндр через форсунку под большим давлением впрыскивается топливо. При впрыскивании топливо мелко распыливается, перемешивается с горячим воздухом в цилиндре и испаряется, образуя топливовоздушную смесь.

Воспламенение смеси при работе дизеля осуществляется в результате сжатия воздуха до температуры самовоспламенения смеси. Впрыск топлива, во избежание преждевременной вспышки, начинается только в конце такта сжатия.

После сгорания топливовоздушной смеси следует процесс расширения и очистка цилиндра от продуктов сгорания через выпускной клапан.

Согласованным открытием и закрытием впускных и выпускных клапанов управляет механизм газораспределения.

С началом работы двигателя приводится в действие турбокомпрессор за счет использования энергии выпускных газов.

Привод водяного насоса системы охлаждения дизеля осуществляется посредством ременной передачи от шкива, установленного на носке коленчатого вала к шкиву, установленному на валике водяного насоса.

Привод компрессора А29.05.000 БЗА и насоса шестеренного осуществляется зубчатой передачей распределительного механизма. Привод компрессора ПК155–20 – клиноременной передачей от шкива коленчатого вала.

Съем вырабатываемой дизелем энергии (мощности), для привода трактора, машины, на которую он установлен, производится с маховика через сцепление.

Дизель в процессе работы обеспечивает автоматическое регулирование мощности для поддержания постоянного числа оборотов (установленного или номинального) с помощью регулятора числа оборотов, установленного на топливном насосе высокого давления.

Пуск дизеля производится путем придания вращения коленчатому валу электростартером через маховик, установленный на фланце коленчатого вала.

Инструмент и принадлежности

Для обеспечения регламентных работ по проверке и регулировке зазора между бойком коромысла и торцом клапана, выполняемых при техническом обслуживании и ремонте, в ЗИП дизеля прикладывается необходимый инструмент.

1.1.5 Маркировка и пломбирование дизеля

На фирменной табличке каждого дизеля, закрепленной на блоке цилиндров, указаны:

- наименование предприятия–изготовителя и его товарный знак;
- модель (модификация) дизеля;
- порядковый производственный номер дизеля;
- надпись «Сделано в Беларуси».

Дизели, на которые выданы национальные сертификаты соответствия РБ или стран СНГ, имеют табличку сертификационную, которая расположена рядом с фирменной табличкой.

На табличке сертификационной нанесены соответствующие сертификационные знаки.

Транспортная маркировка дизеля выполняется в соответствии с ГОСТ 14192–96.

Способ маркировки обеспечивает ее сохранность на период транспортирования, хранения и эксплуатации дизелей.

1.1.6 Упаковка

При транспортировании дизелей в закрытых вагонах, контейнерах или автомашинах они устанавливаются на подставки по чертежам завода–изготовителя дизелей.

При транспортировании дизелей в открытом транспорте (автомобильном, железнодорожном) они упаковываются в мешки из полиэтиленовой пленки по ГОСТ10354 и устанавливаются на подставки.

Дизели, поставляемые в районы с тропическим климатом в железнодорожных вагонах, упаковываются в мешки из полиэтиленовой пленки и деревянные ящики по документации изготовителя; при транспортировании в контейнерах – в мешки из полиэтиленовой пленки.

1.2 Описание и работа составных частей дизеля, его механизмов, систем и устройств

Общие сведения

Дизель представляет собой сложный агрегат, состоящий из ряда отдельных механизмов, систем и устройств, образованных деталями и узлами составных частей дизеля. Структура дизеля отображена в таблице 7.

Таблица 7

Структура дизеля			Наименование узлов и деталей, Составляющих механизмы, системы и устройства
Корпус			Блок цилиндров и подвеска
Механизмы	Газораспределения		Головка цилиндров. Клапаны и толкатели
			Крышки головок цилиндров, коллектор и сапуны
			Распределительный механизм
	Кривошипно– шатунный		Поршни и шатуны. Коленчатый вал и маховик
Системы	Смазки		Масляный картер
			Приемник масляного насоса и масляный насос
			Теплообменник
			Масляный фильтр
			Центробежный масляный фильтр
			Маслопроводы турбокомпрессора
	Питания		Топливные трубопроводы и установка топливной аппаратуры
			Фильтр топливный грубой очистки
			Фильтр топливный тонкой очистки
			Воздухоочиститель и воздухоподводящий тракт
	Охлаждения		Водосборная труба и термостаты
			Водяной насос и натяжитель
			Вентилятор
Устройства	Наддува		Турбокомпрессор
	Пуска		Стартер
	Приводы	Электрооборудования	Генератор
		Агрегатов	Компрессор
			Насос рулевого управления, шестеренный насос
			Муфта сцепления

Блок цилиндров

Блок цилиндров является основной корпусной деталью дизеля и выполнен в виде моноблока, представляет собой жесткую чугунную отливку из чугуна СЧ 30.

В расточках блока установлены шесть съемных гильз, изготовленных из специального чугуна. Гильзы цилиндров мокрого типа отлиты из специального чугуна. На внутренней поверхности выполнен микрорельеф для удержания масляного слоя.

Гильза устанавливается в блок цилиндров опорным буртом высотой 9 мм, выполненным в верхнем поясе гильзы, и центрируется в блоке по двум центрирующим поясам. Уплотнение водяной рубашки осуществляется двумя резиновыми кольцами. Форма сечения колец круглая. Канавки под кольца выполнены в блоке цилиндров.

Для повышения герметичности газового стыка на верхнем торце гильзы выполнен кольцевой бурт, выступающий над плоскостью блока.

Гильзы по внутреннему диаметру сортируются на три размерные группы: большая (Б), средняя (С) и малая (М). Маркировка группы наносится на заходном конусе гильзы. Размеры гильз приведены в таблице В.1(Приложение В). На дизеле устанавливаются гильзы одной размерной группы.

Между стенками блока цилиндров и гильзами циркулирует охлаждающая жидкость.

Торцовые стенки и поперечные перегородки блока цилиндров в нижней части имеют приливы, предназначенные для образования опор коленчатого вала. На эти приливы установлены крышки. Приливы вместе с крышками образуют постели для коренных подшипников. Постели под вкладыши коренных подшипников расточены с одной установки в сборе с крышками коренных подшипников, поэтому менять крышки местами нельзя.

Блок цилиндров имеет продольный масляный канал, от которого по поперечным каналам масло подводится к коренным подшипникам коленчатого вала, а затем к шейкам распределительного вала и форсункам для охлаждения поршней. Проходные сечения масляных каналов блока рассчитаны и изготовлены с учетом повышенного расхода масла. Форсунки для охлаждения поршней установлены в блоке цилиндров в верхней части второй, четвертой и шестой опор коленчатого вала.

Конструкцией блока предусмотрены семь подшипников распределительного вала.

На водораспределительном канале блока цилиндров имеется площадка для установки жидкостно–масляного теплообменника. Подвод и отвод масла от теплообменника осуществляется по каналам в блоке.

На наружных поверхностях блока цилиндров имеются обработанные привалочные плоскости для крепления масляного фильтра, водяного насоса, фильтров грубой и тонкой очистки топлива, щита распределения и листа заднего. На переднем торце блока установлен палец промежуточной шестерни, закрепленный тремя болтами.

Развитая картерная часть блока со смещенной относительно оси коленвала на 95 мм нижней плоскостью в совокупности с оригинальной формой оребрения обеспечивают блоку повышенную жесткость. К переднему торцу блока прикреплен стальной щит распределения и крышка шестерен, а к заднему – стальной лист, посредством которого дизель соединяется с остоном трактора, машины. Передней опорой дизеля служат два кронштейна, установленные на боковых поверхностях блока цилиндров. Снизу блок цилиндров закрыт масляным картером.

Головки цилиндров

Головки цилиндров отлиты из чугуна (одна головка на три цилиндра) – взаимозаменяемые. Головки цилиндров крепятся к блоку 26 болтами в количестве 5 штук на цилиндр. Болты M16x1,5 равномерно расположены по окружности цилиндра.

Во внутренних полостях головок цилиндров имеются впускные и выпускные каналы, закрываемые клапанами. Впускные каналы выполнены винтовыми и выводятся на верхнюю плоскость головки. Выпускные газовые каналы выведены на боковую поверхность головки и имеют простую форму для снижения сопротивления при выпуске отработавших газов.

Для обеспечения отвода тепла головки цилиндров имеют внутренние полости, в которых циркулирует охлаждающая жидкость.

Головки цилиндров имеют вставные седла клапанов, изготовленные из жаропрочного и износостойкого сплава.

Направляющие втулки клапанов изготовлены из металлокерамики методом порошковой металлургии. Перед установкой втулки пропитываются маслом. Данная конструкция втулок позволяет снизить износы рабочей поверхности.

На головках цилиндров устанавливаются форсунки (по 3 на каждую головку), стойки, ось коромысел с коромыслами, крышки головок и колпаки крышек, закрывающие клапанный механизм. С левой стороны (со стороны топливного насоса) в головках цилиндров установлены по три свечи накалывания.

Для надежного уплотнения газового стыка на дизеле применена многослойная металлическая прокладка головки цилиндров Metaloflex, на основе специально спрофилированных слоев пружинной стали с эластомерным покрытием, разработанная и изготовленная фирмой ElringKlinger. Данная прокладка оптимально распределяет усилия прижима. Почти всё усилие болтов приходится на участки уплотнения камер сгорания и лишь небольшая его часть – на уплотнение охлаждающих и масляных каналов. Вся остальная часть прокладки головки блока цилиндров абсолютно не подвергается усилию прижима.

Кривошипно–шатунный механизм

Основными деталями кривошипно–шатунного механизма являются: коленчатый вал с коренными и шатунными подшипниками, маховик, поршни с поршневыми кольцами и пальцами, шатуны.

Коленчатый вал выполнен в виде цельной детали из кованной легированной высокоуглеродистой стали. Вал откован совместно с восемью противовесами.

Увеличение количества противовесов на новом валу положительно сказывается на разгрузке коренных подшипников. Более рациональная форма противовесов и щек коленчатого вала позволяет сократить его массу при сохранении прочности.

Рабочие поверхности вала (шатунные и коренные шейки, поверхность под упорные полукольца, поверхности под рабочие кромки манжет) подвергнуты закалке ТВЧ.

Радиус кривошипа вала составляет 70 мм. Диаметр шатунных шеек – 76 мм, коренных – 94 мм. Перекрытие шеек вала составляет 15 мм.

Увеличенный диаметр шатунных и коренных шеек позволяет обеспечить жесткость вала (при увеличенном радиусе кривошипа), а также максимально обеспечить необходимую толщину масляной пленки в подшипниках коленчатого вала.

Осевое усилие коленчатого вала воспринимается четырьмя биметаллическими сталеалюминиевыми полукольцами, установленными в расточках блока цилиндров и крышке четвертого коренного подшипника.

Впереди и сзади коленчатый вал уплотняется манжетами. На передний конец вала устанавливаются: с натягом шестерня привода механизма газораспределения (шестерня коленчатого вала) и шестерня привода масляного насоса, а также шкив привода водяного насоса, генератора, компрессора кондиционера воздуха на машине. Для снижения уровня крутильных колебаний коленчатого вала на ступице шкива установлен демпфер силиконовый.

Поршень – цельный алюминиевый с залитой чугуновой вставкой под компрессионные кольца. В днище поршня выполнена камера сгорания. В верхней части боковой поверхности головки поршня выполнены две канавки под компрессионные кольца трапецеидального сечения и канавка под маслоъемное кольцо прямоугольного сечения.

Для повышения термостойкости поверхности камеры сгорания и днища поршня подвергнуты анодированию.

Поршни выполнены с бочкообразным профилем юбки. Сечение юбки перпендикулярное оси имеет овальную форму с расположением большой оси эллипса перпендикулярно оси поршневого пальца. Рабочая поверхность юбки покрыта дисульфидом молибдена.

Размеры поршней приведены в таблице В.1 (Приложение В).

Поршневые кольца:

–верхнее компрессионное кольцо имеет трапецеидальное сечение с бочкообразной рабочей поверхностью;

– второе компрессионное кольцо имеет трапецеидальное сечение с конусной рабочей поверхностью минутного типа.

Кольца выполнены из высокопрочного чугуна. Рабочие поверхности колец покрыты хромом или молибденом.

Маслосъемное кольцо коробчатого типа с маслоотводящими прорезями и цилиндрической пружиной. Кольцо выполнено из серого чугуна. Рабочая поверхность покрыта хромом. Для высокого срока службы пружины колец изготавливаются из круглой, жаропрочной пружинной стали, витки которой имеют более плотную навивку у замка, а вся пружина шлифована.

Схема установки поршневых колец приведена на рисунке 29.

Поршневой палец плавающего типа, пустотелый, изготовлен из легированной низкоуглеродистой стали. Наружный диаметр пальца 45 мм. Наружная поверхность пальца подвергнута цементации с последующей закалкой. От осевых перемещений палец в бобышках поршня зафиксирован плоскими стопорными кольцами.

Шатун выполнен из высококачественной легированной кованой стали. Верхняя головка шатуна выполнена со скосами для более равномерного распределения нагрузки от газовых сил на бобышки поршня. Стержень шатуна имеет двутавровое сечение. Крышка шатуна крепится к шатуну двумя прецизионными болтами с резьбой М10х1,25. В верхнюю головку шатуна запрессована биметаллическая втулка. Рабочая поверхность втулки упрочнена импульсной накаткой.

Расточка нижней головки шатуна под вкладыши производится в сборе с крышкой. Поэтому менять крышки шатунов не допускается. Шатун и крышка имеют одинаковые номера, набитые на их поверхностях. Кроме того, шатуны имеют весовые группы по массе верхней и нижней головок. Обозначение группы по массе наносится на торцевой поверхности верхней головки шатуна. На дизеле должны быть установлены шатуны одной группы.

Вкладыши коренных и шатунных подшипников коленчатого вала тонкостенные, изготовленные из биметаллической полосы. По внутреннему диаметру вкладыши изготавливаются двух размеров в соответствии с номиналом шеек коленчатого вала.

Маховик изготовлен из чугуна, крепится к фланцу коленчатого вала болтами. На маховик напрессован стальной зубчатый венец.

Механизм газораспределения

Механизм газораспределения состоит из шестерен, распределительного вала, впускных и выпускных клапанов, расположенных в головках цилиндров, а также деталей их установки и привода: толкателей, штанг, коромысел, регулировочных винтов с гайками, тарелок, сухариков, пружин, стоек и осей коромысел.

Распределительный вал – полноопорный, получает вращение от коленчатого вала через шестерни распределения. Все опоры вала опираются на биметаллические втулки. Примененный профиль выпускного кулачка позволил снизить содержание окислов азота в отработанных газах за счет уменьшения продолжительности фазы выпуска.

Толкатели – стальные, имеют сферические доньшки с наплавкой специальным чугуном. Кулачки распределительного вала изготовлены с небольшим уклоном, за счет этого толкатели в процессе работы совершают вращательное движение.

Штанги толкателей изготовлены из стального прутка. Сферическая часть штанги толкателя, входящая внутрь толкателя, чашки штанги и толкателя закалены.

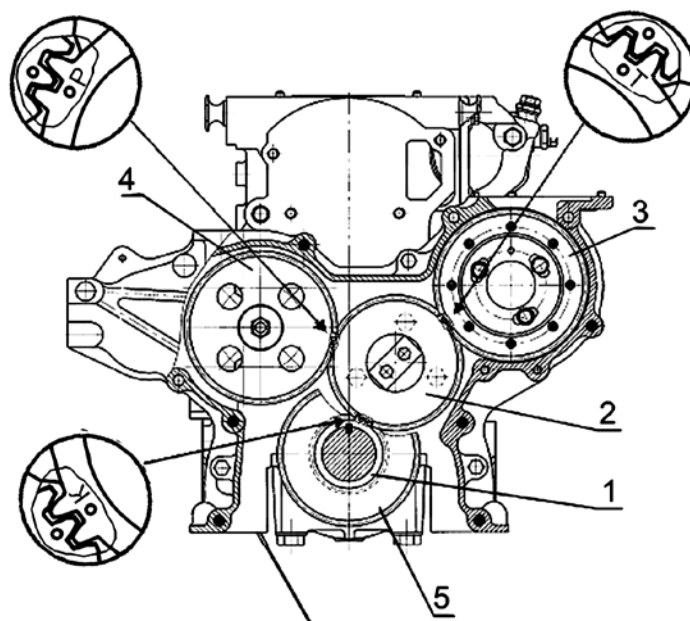
Коромысла клапанов – стальные, качаются на оси, установленной в стойках. Ось коромысел полая, имеет шесть радиальных отверстий для смазки коромысел. Перемещение коромысел вдоль оси ограничивается распорными пружинами.

Впускные и выпускные клапаны изготовлены из жаропрочной стали, перемещаются в направляющих втулках, запрессованных в головки цилиндров. Каждый клапан закрывается под действием двух пружин: наружной и внутренней, которые закреплены на его стержне при помощи тарелки и сухариков.

Уплотнительные манжеты, установленные на направляющие втулки клапанов, исключают попадание масла в цилиндры дизеля через зазоры между стержнями клапанов и направляющими втулками.

Шестерни распределения размещены в картере, образованном щитом распределения, прикрепленным к блоку цилиндров, и крышкой распределения. В механизме газораспределения с учетом возросшего значения передаваемого крутящего момента применены шестерни с увеличенной шириной зубчатого венца и наклоном зубьев $15^{\circ}46'$. При указанном наклоне зубьев снижены осевые силы, действующие в зацеплении.

Согласованная работа топливного насоса высокого давления и механизма газораспределения обеспечивается установкой шестерен распределения по меткам в соответствии с рисунком 3.



1 – шестерня коленчатого вала; 2 – промежуточная шестерня; 3 – шестерня привода топливного насоса; 4 – шестерня распределительного вала; 5 – шестерня привода масляного насоса.

Рисунок 3– Схема установки шестерен распределения

Система смазки

Система смазки дизеля, в соответствии с рисунком 4, комбинированная: часть деталей смазывается под давлением, часть – разбрызгиванием.

Подшипники коленчатого и распределительного валов, втулки промежуточной шестерни, шатунные подшипники коленчатого вала пневмокомпрессора, механизм привода клапанов и подшипник вала турбокомпрессора смазываются под давлением от масляного насоса. Гильзы, поршни, поршневые пальцы, штанги, толкатели и кулачки распределительного вала и детали топливного насоса смазываются разбрызгиванием.

Система смазки состоит из масляного насоса, масляного фильтра с бумажным фильтрующим элементом, центробежного масляного фильтра, жидкостно–масляного теплообменника.

Масляный насос 4 шестеренного типа, односекционный, крепится болтами к блоку цилиндров. Привод масляного насоса осуществляется от шестерни, установленной на коленчатом валу.

Масляный насос через маслоприемник забирает масло из масляного картера и по каналам в блоке цилиндров подает в полнопоточный масляный фильтр с бумажным фильтрующим элементом, а часть масла – в центробежный масляный фильтр для очистки и последующего слива в картер.

Масляный фильтр имеет перепускной клапан 5. В случае чрезмерного засорения бумажного фильтрующего элемента или при запуске дизеля на холодном масле, когда сопротивление фильтрующего элемента становится выше 0,13...0,17 МПа, перепускной клапан открывается, и масло, минуя фильтровальную бумагу, поступает в масляную магистраль. Перепускной клапан нерегулируемый.

В корпусе фильтра встроен предохранительный нерегулируемый клапан 6. Он предназначен для поддержания давления масла в главной масляной магистрали 0,28...0,45 МПа. При давлении масла выше 0,45 МПа открывается предохранительный клапан и избыточное масло (запас масла) через предохранительный клапан сливается в картер дизеля.

Масло, очищенное в масляном фильтре, поступает в жидкостно–масляный теплообменник 8, встроенный в блок цилиндров дизеля.

Из жидкостно–масляного теплообменника охлажденное масло поступает по каналам в блоке цилиндров в главную масляную магистраль, из которой по каналам в блоке цилиндров масло подается ко всем коренным подшипникам коленчатого вала и опорам распределительного вала. От второго, четвертого и шестого коренных подшипников через форсунки, встроенные в коренных опорах блока цилиндров, масло подается для охлаждения поршней.

В жидкостно–масляном теплообменнике имеется перепускной клапан 9, который перепускает холодное масло в главную масляную магистраль минуя теплообменник при сопротивлении в теплообменнике более 0,15 МПа.

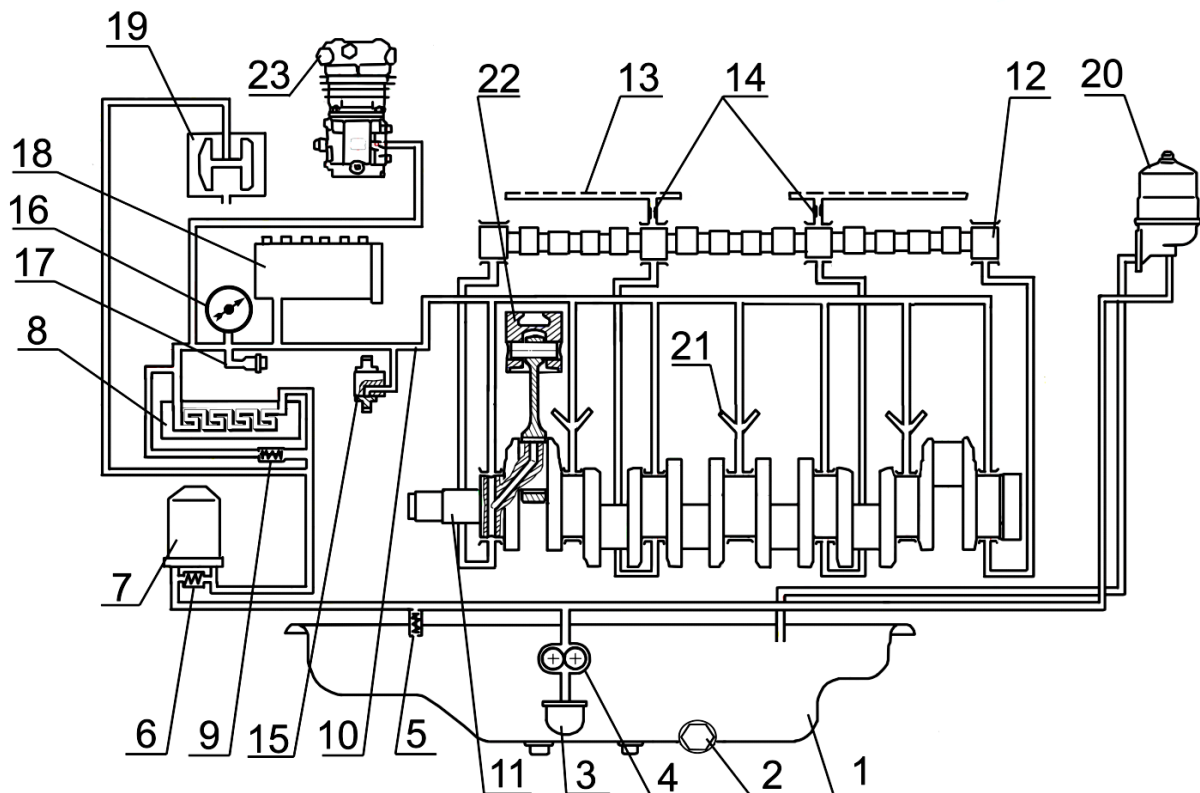
От коренных подшипников по каналам в коленчатом валу масло поступает на смазку шатунных подшипников. От первого коренного подшипника масло по специальным каналам в передней стенке блока поступает к

втулке промежуточной шестерни 15 и далее по каналу в крышке распределения на смазку деталей топливного насоса 18.

Детали клапанного механизма смазываются маслом, поступающим от второй и третьей опор распределительного вала по каналам в блоке и головках цилиндров, сверлениям в третьей и четвертой стойках коромысел во внутреннюю полость оси коромысел и через отверстия к втулкам коромысел, от которых по каналу поступает на регулировочный винт и штангу.

Масло к подшипниковому узлу турбокомпрессора 19 поступает по трубке, подключенной на выходе из масляного фильтра с бумажным фильтрующим элементом.

К компрессору 23 масло поступает по маслопроводу, подключенному на выходе из теплообменника. Из компрессора масло сливается в картер дизеля.



1 – картер масляный; 2 – пробка; 3 – маслоприемник; 4 – масляный насос; 5 – клапан предохранительный; 6 – клапан перепускной бумажного фильтрующего элемента; 7 – фильтр масляный бумажный; 8 – теплообменник жидкостно-масляный; 9 – клапан перепускной; 10 – главная масляная магистраль; 11 – вал коленчатый; 12 – вал распределительный; 13 – масляный канал оси коромысел; 14 – жиклер; 15 – шестерня промежуточная; 16 – манометр; 17 – датчик аварийного давления масла; 18 – топливный насос высокого давления; 19 – турбокомпрессор; 20 – фильтр масляный центробежный; 21 – форсунка охлаждения поршня; 22 – поршень; 23 – компрессор.

Рисунок 4 – Схема системы смазки

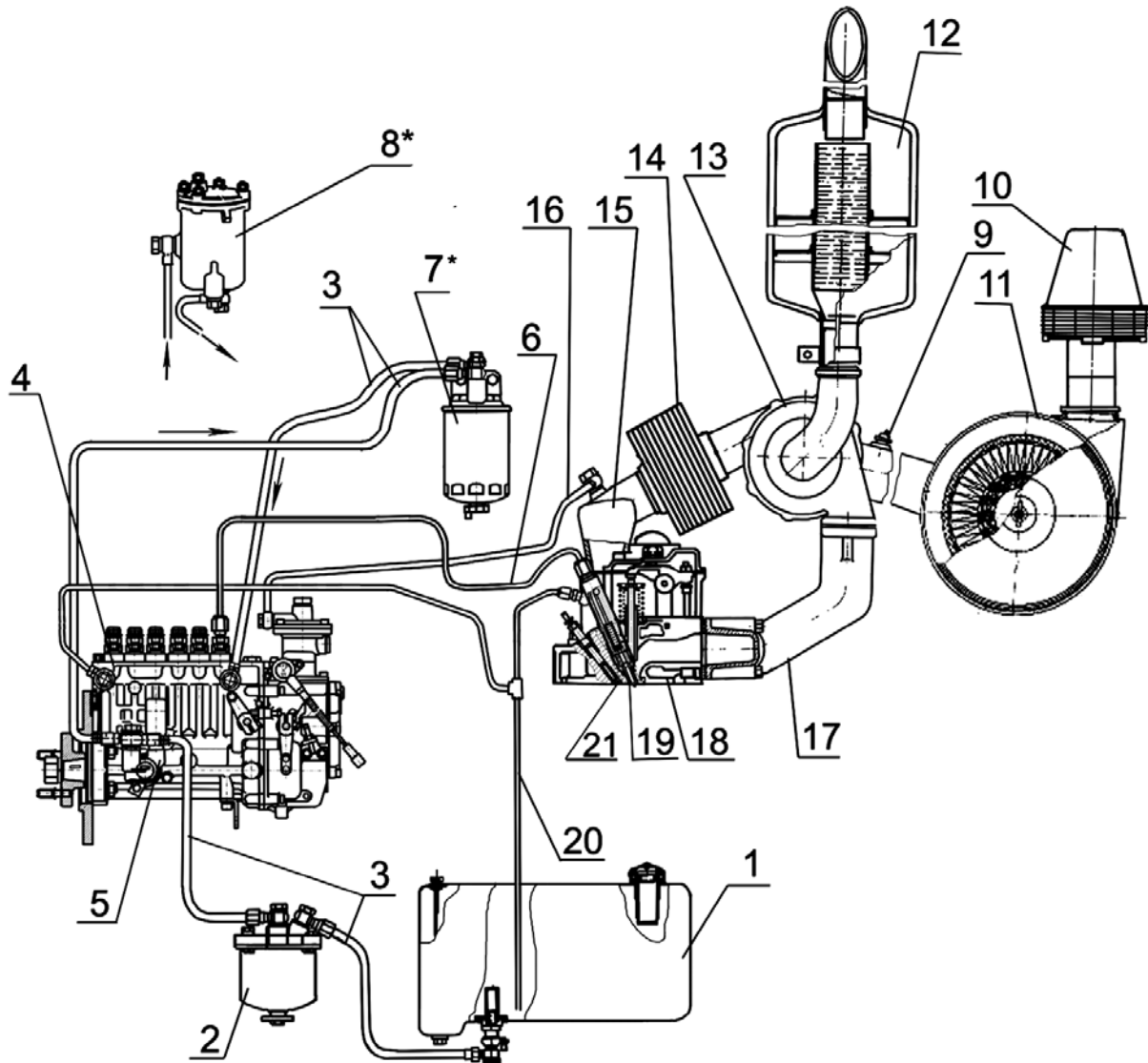
Система питания

Система питания дизеля, в соответствии с рисунком 5, состоит из топливного насоса 4, форсунок 19, трубопроводов низкого 3 и высокого 6 давления, впускного 16 и выпускного коллекторов, турбокомпрессора 13, топливных фильтров грубой 2 и тонкой 7* или 8* очистки, а также топливного

бака 1, воздухоочистителя 11 и охладителя наддувочного воздуха 14, устанавливаемых на тракторе, комбайне, машине.

Дизели могут быть укомплектованы как неразборным фильтром тонкой очистки топлива 7, так и фильтром тонкой очистки топлива со сменным фильтрующим элементом 8 в соответствии с рисунком 5.

В схеме системы питания дизеля указано средство облегчения пуска дизеля в условиях низких температур окружающей среды – свеча накаливания.



1 – топливный бак; 2 – фильтр грубой очистки топлива; 3 – трубы топливные низкого давления; 4 – топливный насос высокого давления; 5 – топливоподкачивающий насос; 6 – трубка топливная высокого давления; 7* – фильтр тонкой очистки топлива (неразборный); 8* – фильтр тонкой очистки топлива (со сменным фильтрующим элементом); 9 – датчик засоренности воздушного фильтра; 10 – моноциклон; 11 – воздухоочиститель; 12 – глушитель; 13 – турбокомпрессор; 14 – охладитель наддувочного воздуха; 15 – коллектор впускной; 16 – трубка пневмокорректора; 17 – коллектор выпускной; 18 – головка цилиндров; 19 – форсунка; 20 – трубка отвода топлива в бак; 21 – свеча накаливания.

* – на дизель устанавливается фильтр тонкой очистки топлива поз.7 или поз.8.

Рисунок 5– Схема системы питания дизелей

Топливный насос

На дизель устанавливается рядный топливный насос высокого давления PP6M10P1i фирмы «Моторпал», Чехия или P7100 фирмы «БОШ», Германия, или PFW6–33 фирмы «PZL–Mielec», Польша.

Топливные насосы высокого давления представлены на рисунках 6–8.

Топливный насос высокого давления (ТНВД) представляет собой блочную конструкцию, состоящую из шести насосных секций в одном корпусе, имеющую кулачковый привод плунжеров и золотниковое дозирование цикловой подачи топлива.

ТНВД предназначен для подачи в камеры сгорания цилиндров дизеля в определенные моменты времени дозированных порций топлива под высоким давлением.

Привод кулачкового вала топливного насоса осуществляется от коленчатого вала дизеля через шестерни распределения.

Взаимное положение шестерни привода топливного насоса и полумуфты привода фиксируется затяжкой гаек, устанавливаемых на шпильки полумуфты. Значение момента затяжки гаек 35...50 Н·м.

Топливный насос объединен в один агрегат с всережимным регулятором и топливоподкачивающим насосом поршневого типа.

Регулятор имеет корректор подачи топлива, автоматический обогатитель топливоподачи (на пусковых оборотах) и пневматический ограничитель дымления (корректор по наддуву).

На топливных насосах высокого давления PP6M10li фирмы «Моторпал» и P7100 фирмы «БОШ», установлен пусковой электромагнит (поз.19, рисунок 6) и (поз.25, рисунок 7), который обеспечивает увеличение подачи топлива при пуске двигателя.

Использование пускового электромагнита, включаемого только в момент пуска дизеля, исключает возможность включения режима пусковой подачи топлива на эксплуатационных режимах работы при некорректном манипулировании органом управления подачей топлива ТНВД, исключая тем самым несанкционированный повышенный уровень выброса вредных веществ в отработавших газах, возможный на других типах ТНВД с автоматическим обогатителем топливоподачи, управляемым воздействием пусковой пружины регулятора.

Рекомендуемая схема включения пускового электромагнита приведена на рисунке 5а.

Подкачивающий насос установлен на корпусе насоса высокого давления и приводится эксцентриком кулачкового вала. Он предназначен для подачи топлива из топливного бака к топливному насосу.

Рабочие детали топливного насоса смазываются проточным маслом, поступающим из системы смазки дизеля. Слив масла из корпуса насоса осуществляется в картер дизеля. Вновь установленный на дизель насос необходимо предварительно заполнить маслом в количестве 200...250 см³

Заливку масла производить через специально предусмотренное отверстие поз.24 (Рисунок 6), поз.26 (Рисунок 7), поз.25 (Рисунок 8).

Регулировочные параметры топливных насосов высокого давления приведены в Приложении Д.

Положения переключателя:

ВЫКЛЮЧЕНО – дизель остановлен;

ВКЛЮЧЕНО – включена схема электропитания дизеля;

СТАРТ – пуск дизеля, электрический ток в катушке электромагнита:

макс. 16 А в течении 400 мсек. – батарея 12 В;

макс. 10 А в течении ~ 350...450 мсек. – батарея 24 В;

макс. 0,4 А в продолжении времени запуска дизеля – батарея 12 В;

макс. 0,3 А в продолжении времени запуска дизеля – батарея 24 В.

Пусковой электромагнит имеет собственную электронную цепь защиты по току (~ 0,4 А – батарея 12В; ~ 0,3 А – батарея 24 В), в связи с чем не лимитирует число попыток пуска дизеля и их продолжительность

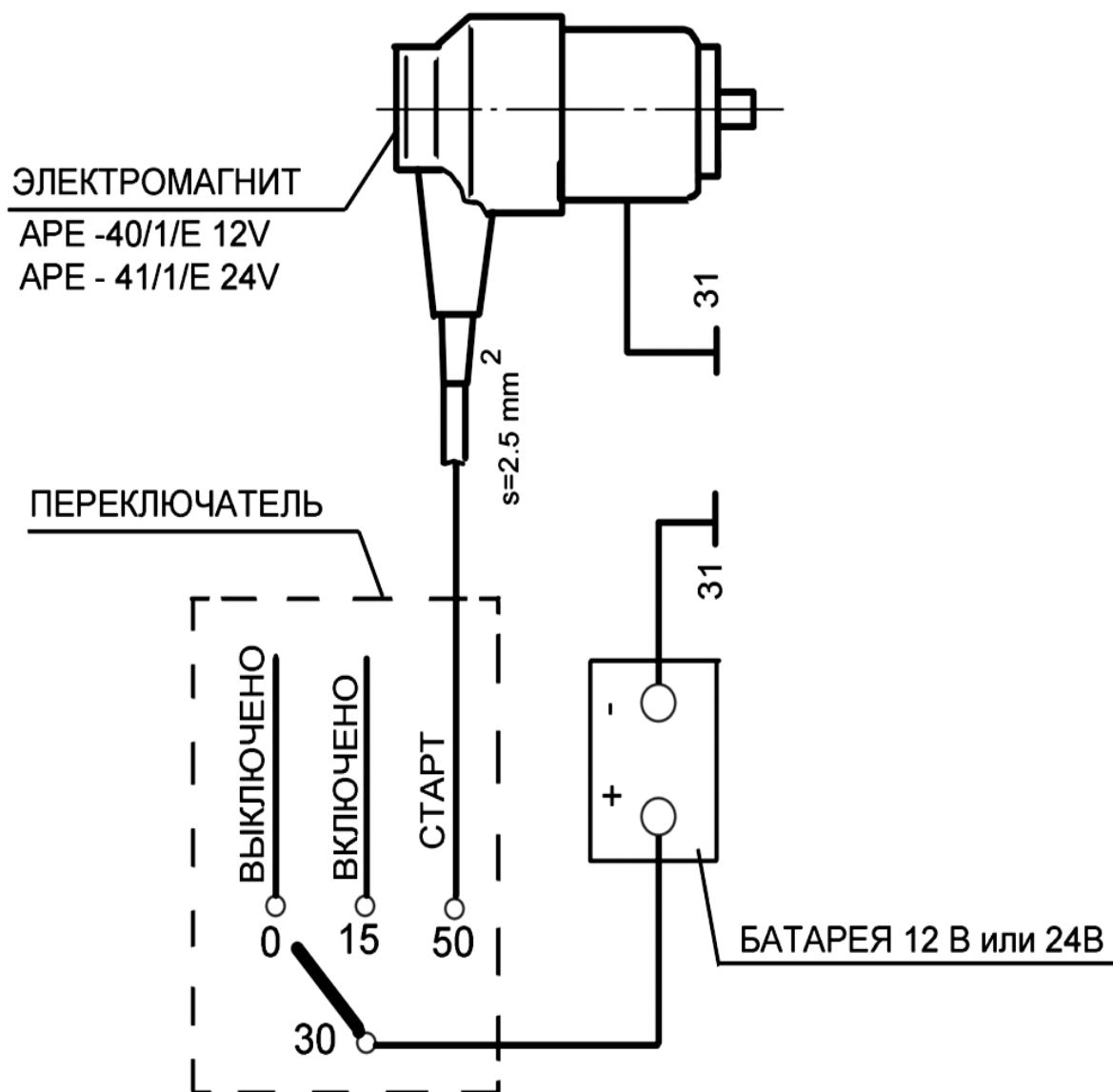
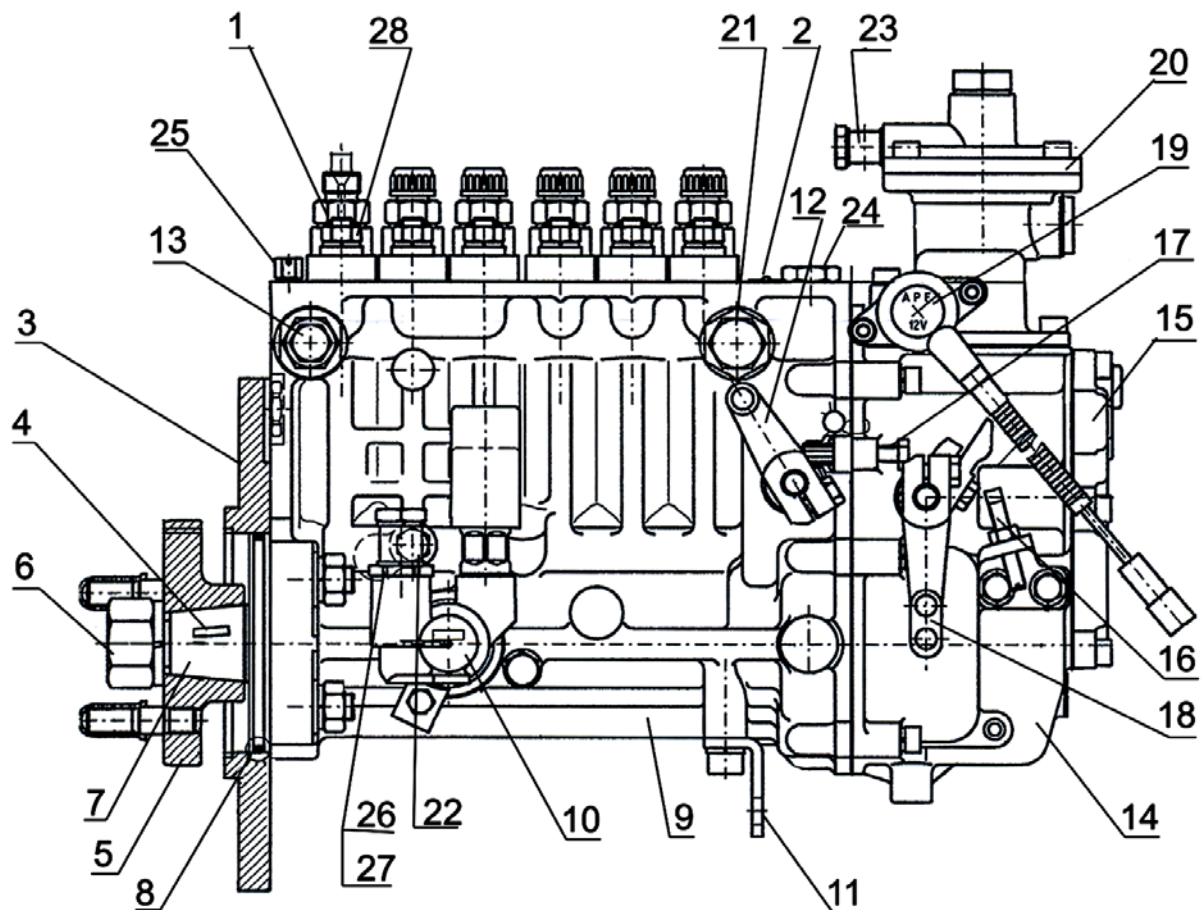
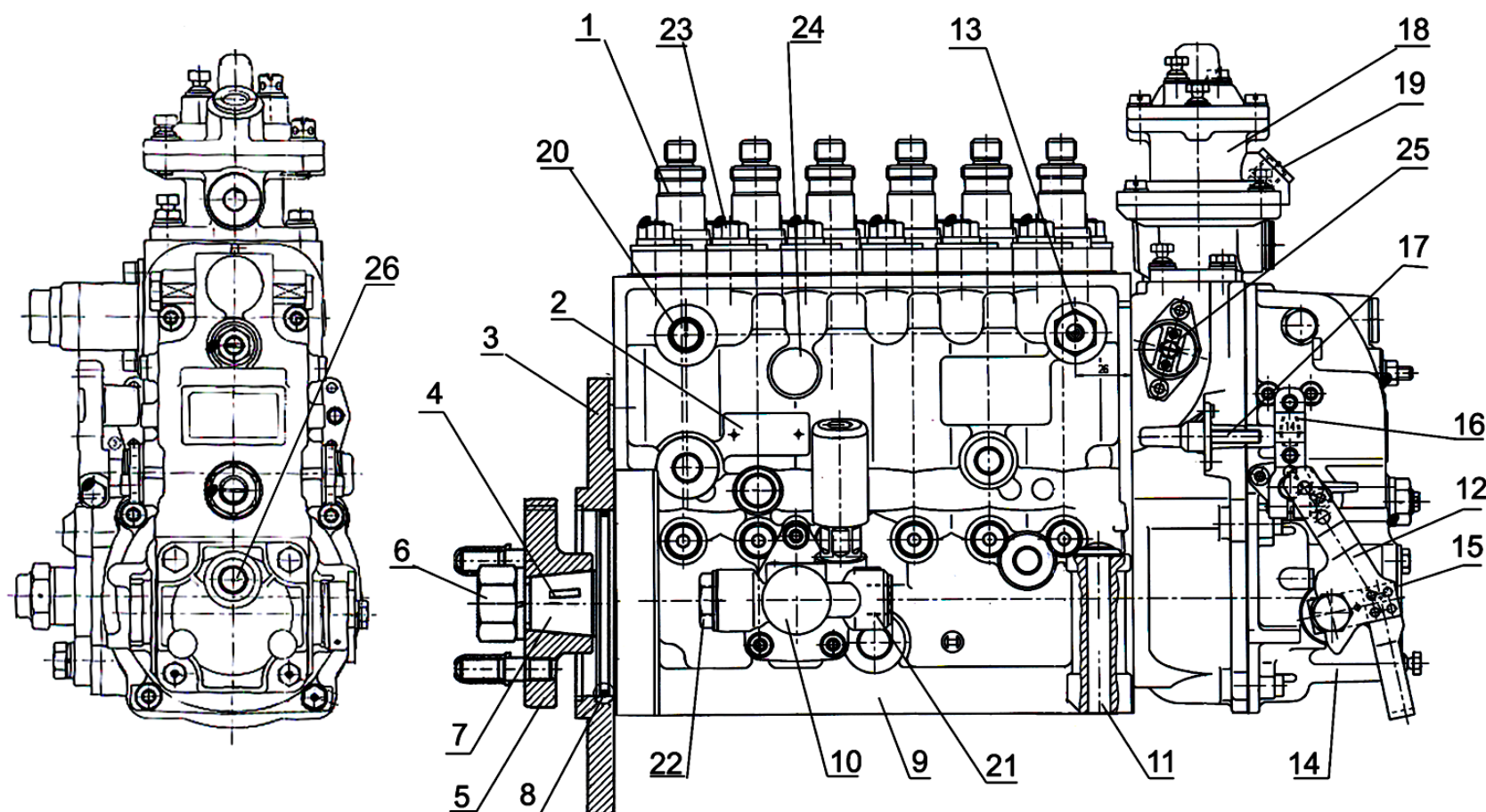


Рисунок 5а – Схема включения пускового электромагнита.



1 – секция топливного насоса; 2 – табличка; 3 – фланец; 4 – шпонка; 5 – полумуфта привода; 6 – гайка крепления полумуфты; 7 – кулачковый вал; 8 – кольцо уплотнительное; 9 – корпус топливного насоса; 10 – топливоподкачивающий насос; 11 – поддерживающий кронштейн; 12 – рычаг останова; 13 – перепускной клапан; 14 – корпус регулятора; 15 – крышка регулятора; 16 – болт регулировки минимальной частоты вращения; 17 – болт регулировки максимальной частоты вращения; 18 – рычаг управления; 19 – пусковой электромагнит; 20 – корректор по наддуву; 21 – болт штуцера подвода топлива; 22 – болт штуцера подвода масла; 23 – болт штуцера подвода воздуха; 24 – пробка залива масла; 25 – пробка спуска воздуха; 26 – болт штуцера подвода топлива к подкачивающему насосу; 27 – болт штуцера отвода топлива от подкачивающего насоса; 28 – гайка крепления секций топливного насоса;

Рисунок 6 – Топливный насос высокого давления PP6M10P1i
фирмы «Моторпал», Чехия



1 – секция топливного насоса; 2 – табличка; 3 – фланец; 4 – шпонка; 5 – полумуфта привода; 6 – гайка крепления полумуфты; 7 – кулачковый вал; 8 – кольцо уплотнительное; 9 – корпус топливного насоса; 10 – топливоподкачивающий насос; 11 – отверстие для крепления поддерживающего кронштейна; 12 – рычаг останова; 13 – перепускной клапан; 14 – корпус регулятора; 15 – крышка регулятора; 16 – рычаг управления; 17 – винт регулировки максимальной частоты вращения; 18 – корректор по наддуву; 19 – штуцер подвода воздуха; 20 – штуцер подвода топлива в головку насоса; 21 – штуцер подвода топлива к подкачивающему насосу; 22 – штуцер отвода топлива от подкачивающего насоса; 23 – гайка крепления секций топливного насоса; 24 – штуцер подвода масла; 25 – пусковой электромагнит; 26 – пробка для залива масла.

Рисунок 7 – Топливный насос высокого давления P7100 фирмы «БОШ», Германия

Слив отстоя из фильтра производится через отверстие в нижней части стакана, закрываемое пробкой.

Фильтр тонкой очистки топлива

Фильтр тонкой очистки топлива (Рисунок 17) служит для окончательной очистки топлива. Фильтр тонкой очистки – разборный со сменным бумажным фильтрующим элементом. Возможна установка неразборного фильтра (Рисунок 16).

Топливо, проходя сквозь шторы бумажного фильтрующего элемента, очищается от механических примесей. В нижней части корпуса фильтра находится отверстие с пробкой для слива отстоя.

Для удаления воздуха из системы питания необходимо выполнить действия в соответствии с п.3.2.12.

Воздухоподводящий тракт

Воздухоподводящий тракт включает воздухоочиститель и патрубки, соединяющие воздухоочиститель с турбокомпрессором, охладителем наддувочного воздуха и впускным коллектором (рисунок 5).

Для очистки всасываемого в цилиндры воздуха служит воздухоочиститель сухого типа с применением бумажных фильтрующих элементов, изготовленных из специального высокопористого картона.

Воздухоочиститель имеет две ступени очистки – основной и контрольный бумажные фильтрующие элементы.

Воздух под действием разрежения, создаваемого турбокомпрессором дизеля, проходя через воздухоочиститель, очищается от пыли и поступает в нагнетательную часть турбокомпрессора, откуда под давлением, проходя через охладитель наддувочного воздуха, подается в цилиндры дизеля.

Для контроля за степенью засоренности воздухоочистителя и определения необходимости проведения технического обслуживания во впускном тракте дизеля установлен датчик сигнализатора засоренности воздушного фильтра. Воздухоочиститель и датчик сигнализатора засоренности устанавливает потребитель.

По мере засорения воздухоочистителя растет разрежение во впускном трубопроводе и при достижении величины 6,5 кПа срабатывает сигнализатор. При срабатывании сигнализатора следует обслужить воздухоочиститель.

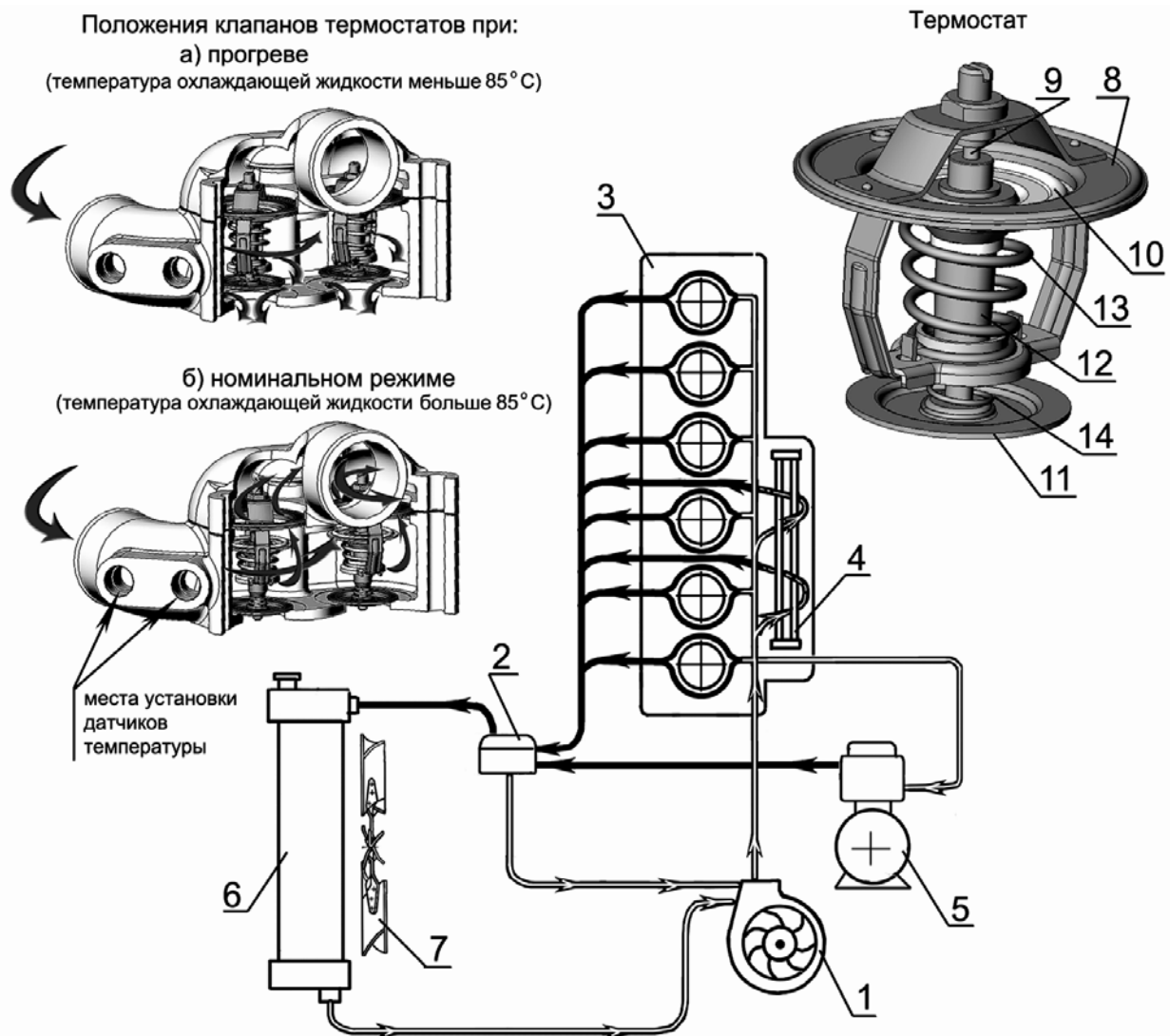
Система охлаждения

Система охлаждения (Рисунок 9) закрытого типа, с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости от центробежного насоса. Водяной насос приводится во вращение клиновым ремнем от шкива коленчатого вала. Смазка "Литол-24" в подшипниковую полость насоса заложена при сборке. В процессе эксплуатации смазывание подшипников не требуется.

Температуру охлаждающей жидкости в системе контролируют по дистанционному термометру и световому сигнализатору, датчики которых устанавливаются в корпусе термостатов.

Запрещается эксплуатация дизеля при загорании светового сигнализатора температуры охлаждающей жидкости в системе охлаждения.

Температура охлаждающей жидкости в системе охлаждения должна поддерживаться в пределах от 85° С до 95° С.



1 – насос водяной; 2 – термостаты; 3 – блок цилиндров; 4 – жидкостно–масляный теплообменник; 5 – пневмокомпрессор; 6 – радиатор; 7 – вентилятор; 8 – корпус термостата; 9 – поршень; 10 – клапан основной; 11 – клапан перепускной; 12 – термосиловой элемент; 13 – пружина клапана; 14 – пружина перепускного клапана.

Рисунок 9 – Схема системы охлаждения.

Для ускорения прогрева дизеля после пуска и автоматического регулирования температурного режима при различных нагрузках и температурах окружающего воздуха служат два термостата ТС–107, установленных на линии нагнетания.

В корпусе термостата размещены два клапана (основной 10 и перепускной 11) и термосиловой элемент 12, внутри которого установлен поршень 9.

Термосиловой элемент состоит из корпуса (баллона) заполненного термочувствительным составом, расширяющимся при нагревании. На корпусе неподвижно установлен основной клапан. На оси корпуса подвижно

установлен перепускной клапан 11, поджиманный пружиной 14. Пружина 13 установлена враспор и плотно прижимает основной клапан к корпусу термостата 8.

После пуска дизеля, прежде чем охлаждающая жидкость не прогреется до температуры $+85^{\circ}\text{C}$ основные клапаны термостатов закрыты, охлаждающая жидкость из водоотводящей трубы головок цилиндров, минуя радиатор, направляется в насос и снова попадает в блок цилиндров.

При температуре охлаждающей жидкости выше 85°C наполнитель термочувствительного элемента расширяясь воздействует на фиксированно установленный поршень 9, тем самым вызывая перемещение термочувствительного элемента с основным клапаном относительно поршня. При усилии перемещения, превышающем усилие, создаваемое пружиной 13, основной клапан перемещается вниз, образуя зазор между основным клапаном и корпусом термостата, и охлаждающая жидкость начинает частично циркулировать через радиатор. Когда температура охлаждающей жидкости достигнет $+90^{\circ}\text{C}$, основной клапан открывается полностью и весь поток проходит через радиатор. Одновременно при перемещении основного клапана перемещается вниз и перепускной клапан, перекрывая канал для перепуска охлаждающей жидкости к водяному насосу.

Конструкцией дизелей не предусмотрена установка вентилятора, т.к. вентилятор устанавливается потребителем на тракторе, комбайне, машине в соответствии с особенностями конструкции машины.

Устройство наддува

Турбокомпрессор

На дизеле установлен регулируемый турбокомпрессор, использующий энергию отработавших газов для наддува воздуха в цилиндры дизеля.

Турбокомпрессор служит для подачи воздуха под давлением в цилиндры дизеля. Он состоит из радиальной центробежной турбины с однозаходной улиткой, приводимой в движение отработавшими газами дизеля и центробежного одноступенчатого компрессора при консольном расположении колес относительно опор. Колесо компрессора и колесо турбины находятся на одном валу.

Отработавшие газы из цилиндров дизеля через выпускной коллектор поступают в корпус турбины. Здесь скорость газов возрастает, газы попадают на колесо турбины и приводят его во вращение. Воздух засасывается компрессором из воздухоочистителя и, попадая на вращающееся колесо компрессора, под действием центробежной силы сжимается, и давление его возрастает. Далее он поступает в кольцевой, улиточного типа, воздухоотборник и во впускной коллектор и цилиндры дизеля.

Регулирование наддува происходит путем перепуска части отработавших газов мимо колеса турбины при превышении давления наддува определенного значения.

Конструктивно турбокомпрессор в соответствии с рисунком 10 состоит из следующих основных узлов: ротора 1, корпуса турбины 2, корпуса

подшипника 3, корпуса компрессора 4, исполнительного механизма 5, кронштейна крепления исполнительного механизма 6, воздухопровода 7.

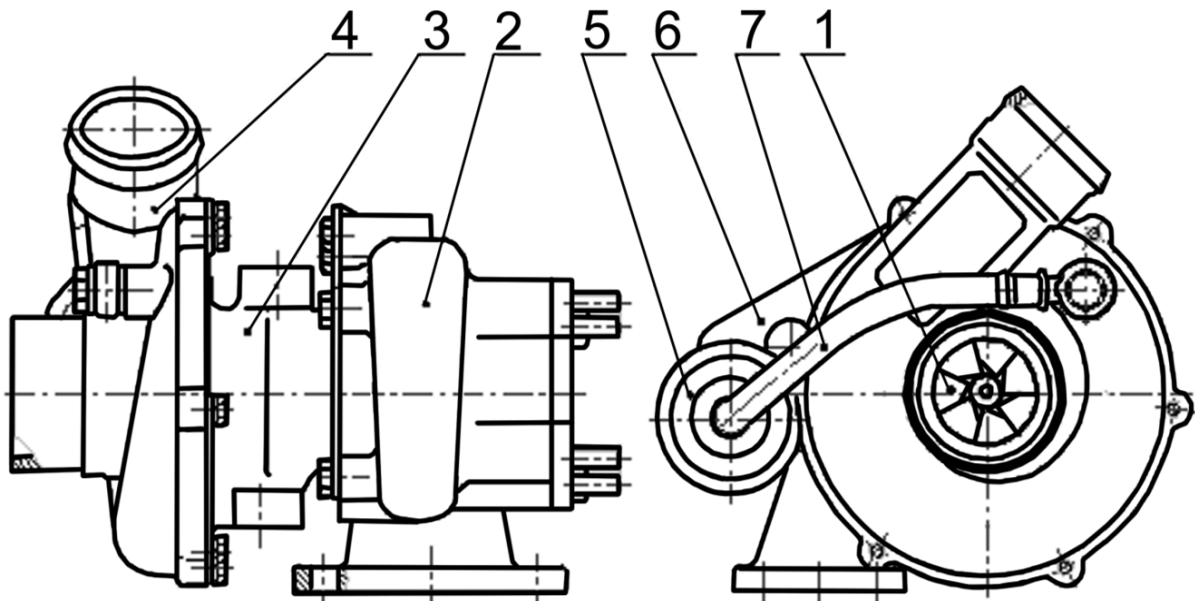
В состав ротора входят вал, сваренный с колесом турбины и установленные на валу колесо компрессора, распорная втулка масляного уплотнения, две шайбы, гайка и два уплотнительных кольца. Ротор вращается в радиальном подшипнике, установленном в корпусе подшипника. Осевое перемещение ротора воспринимается упорным подшипником.

В корпус турбины регулируемого турбокомпрессора встроен перепускной клапан. Рычаг перепускного клапана соединен регулируемой тягой с исполнительным механизмом, связанным воздухопроводом с выходом компрессора. Настройка регулятора на определенное давление производится регулированием длины тяги.

Изменение длины тяги исполнительного механизма турбокомпрессора в процессе эксплуатации не допускается.

Подшипники турбокомпрессора смазываются и охлаждаются маслом, поступающим по трубопроводу от системы смазки дизеля. Из турбокомпрессора масло сливается в картер дизеля.

Разборка и ремонт турбокомпрессора в процессе эксплуатации не допускаются и должны производиться в условиях специализированной ремонтной мастерской.



1 – ротор; 2 – корпус турбины; 3 – корпус подшипника; 4 – корпус компрессора; 5 – исполнительный механизм; 6 – кронштейн крепления исполнительного механизма; 7 – воздухопровод.

Рисунок 10 – Турбокомпрессор регулируемый.

Устройство пуска

Устройство пуска дизеля состоит из электрического стартера 3002.3708 или СТ 142 Н (Таблица 6).

Стартер представляет собой электродвигатель постоянного тока со смешанным возбуждением с электромагнитным реле и механизмом привода.

Для обеспечения пуска при низких температурах окружающего воздуха все дизели укомплектованы свечами накаливания номинальным

напряжением 23 В или 11 В и имеют места для подвода и отвода теплоносителя от системы тепловой предпусковой подготовки, устанавливаемой потребителем на транспортном средстве.

В схеме электрооборудования автотранспортного средства должна быть осуществлена блокировка стартера после пуска дизеля – автоматическое отключение стартера при частоте вращения коленчатого вала от 900 до 1000 мин⁻¹ и невозможность его включения при работающем дизеле.

Генератор и его привод

На дизеле устанавливается генератор переменного тока ААН 5506 (2100 Вт, 14 В) или Г9945.3701–1К (1000 Вт; 28 В), или 40.3701 (1000 Вт; 28 В) с встроенным выпрямительным и регулирующим напряжение устройствами, предназначенные для работы в качестве источника электроэнергии в схемах электрооборудования тракторов, сельскохозяйственных и других машин.

Генераторы имеют выводы для подключения к цепям: «+» – нагрузки и аккумуляторной батарее; «Д» – реле блокировки стартера; «~» – тахометра (Рисунок 27).

Генератор служит для подзарядки аккумуляторной батареи, а также для питания постоянным током потребителей электроэнергии, установленных на тракторах, сельскохозяйственных и других машинах.

Привод генератора осуществляется клиновым ремнем от шкива коленчатого вала.

Компрессор и его привод

Для привода пневматических тормозов прицепа и накачивания шин дизели, устанавливаемые на трактор, комбайн, машину оборудованы поршневым одноступенчатым компрессором (Таблица 6).

Компрессор А29.05.000Б3А устанавливается на фланце крышки распределения и имеет привод от шестерни привода компрессора и топливного насоса механизма распределения. Компрессор ПК155–20 имеет клиноременный привод и устанавливается через плиту на крышке распределения.

При работе дизеля на сельскохозяйственных работах, не требующих использования энергии сжатого воздуха, компрессор А29.05.000Б3А должен быть отключен. Запрещается включение компрессора при работающем дизеле.

Охлаждение компрессора А29.05.000Б3А – воздушное.

Охлаждение компрессора ПК 155–20 – жидкостное. Система охлаждения компрессора объединена с системой охлаждения дизеля. Подвод охлаждающей жидкости к компрессору осуществляется от водомасляного теплообменника, отвод – в корпус термостатов.

Насос шестеренный и его привод

Для обеспечения систем гидрофицированного управления сельскохозяйственными машинами на дизеле устанавливается шестеренный насос типа НШ10.

Для обеспечения гидросистем навесного оборудования тракторов «Беларус» 3022 и 2822 на крышке щита распределения дизелей Д–262S2, Д–262.1S2 и Д–263S2 устанавливается шестеренный насос типа НШ20.

Насос через привод, установленный на щите распределения, приводится во вращение от распределительных шестерен дизеля.

Муфта сцепления

Муфта сцепления предназначена для передачи крутящего момента от коленчатого вала дизеля на трансмиссию, а также служит для кратковременного разъединения дизеля с трансмиссией при работающем дизеле, для обеспечения безударного переключения передач и плавного трогания с места.

На дизеле установлена фрикционная двухдисковая постоянно–замкнутая муфта сцепления.

1.2.3 Маркировка и пломбирование

Маркировка составных частей дизеля, изготавливаемых на «ММЗ» и получаемых по кооперации, производится на основании и в соответствии с действующей конструкторской документацией завода.

Маркировка покупных изделий, являющихся составными частями дизеля, – в соответствии с конструкторской документацией предприятий–поставщиков.

Положение регулировочных элементов (болтов) топливного насоса высокого давления, влияющее на параметры технической характеристики дизеля, фиксируется проволокой и пломбой с нанесенным при фиксации клеймом. Это исключает возможность несанкционированной регулировки топливного насоса.

Точки пломбирования определены конструкторской документацией завода–изготовителя топливного насоса высокого давления.

2 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ

2.1 Эксплуатационные ограничения

Для обеспечения длительной и безотказной работы дизеля в процессе эксплуатации придерживайтесь следующих основных положений:

- до включения нового дизеля в работу под нагрузкой произведите его обкатку, руководствуясь п.2.3.4;

- в начале смены перед пуском дизеля проверяйте уровень масла в картере дизеля и охлаждающей жидкости в радиаторе;

- во избежание выхода из строя стартера не допускается использование для пуска дизеля постороннего источника тока с емкостью, превышающей номинальную емкость аккумуляторной батареи трактора, машины;

- после пуска, до включения нагрузки, дайте дизелю поработать 2–3 мин сначала на минимальной частоте вращения холостого хода с постепенным повышением ее до 1600 мин^{-1} не более, полная нагрузка непрогретого дизеля не допускается;

- работа дизеля на минимальной частоте вращения холостого хода более 15 мин не рекомендуется, так как возникающее при этом разряжение в компрессорной ступени турбокомпрессора приводит к подсосу масла через уплотнения и попаданию его в цилиндры двигателя, на проточные части компрессора и турбины, что является следствием интенсивного закоксовывания поршневых колец, загрязненности проточной части компрессора и нагарообразования на проточной части турбины;

- при вынужденной работе двигателя на оборотах холостого хода (прогрев, накачка воздуха и т.п.) необходимо поддерживать частоту вращения коленчатого вала не менее $1000 - 1200 \text{ мин}^{-1}$;

- во время работы дизеля следите за показаниями контрольных приборов;

- работа дизеля при давлении масла в главной масляной магистрали ниже $0,1 \text{ МПа}$ не допускается;

- проводите своевременно техническое обслуживание дизеля, руководствуясь разделом 3.1;

- периодически проверяйте состояние крепления сборочных единиц, при необходимости производите подтяжку креплений;

- применяйте топливо и масло только тех марок, которые указаны в настоящем руководстве;

- В гарантийный период эксплуатации для сохранения гарантийных обязательств необходимо применять оригинальные фильтры очистки масла, фильтры очистки топлива, фильтры очистки воздуха, изготовленные под торговой маркой ОАО «Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (см. приложение Ж);

2.2 Подготовка дизеля к использованию

2.2.1 Меры безопасности при подготовке дизеля

К подготовке дизелей допускаются операторы, водители и мотористы тракторов, комбайнов и машин, прошедшие специальное обучение и имеющие удостоверение о присвоении квалификации, прошедшие инструктаж по технике безопасности и пожарной безопасности.

Приступайте к работе только после подробного изучения устройства и правил эксплуатации дизеля.

При проведении погрузочно–разгрузочных работ зачаливание строп производите только за рым–болты, имеющиеся на дизеле. (Схема строповки дизеля согласно Приложению Ж).

При расконсервации дизеля соблюдайте требования пожарной безопасности и гигиены при обращении с химреактивами, использованной ветошью и промасленной бумагой.

Не допускайте демонтаж с дизеля предусмотренных конструкцией ограждений.

При осмотре дизеля пользуйтесь переносной лампой напряжением не более 24 В.

Инструмент и приспособления при подготовке дизеля должны быть исправными, соответствовать назначению и обеспечивать безопасное выполнение работ.

Рабочее место подготовки дизеля должно быть оборудовано средствами пожаротушения.

2.2.2 Расконсервация дизеля, сборочных единиц и деталей

Дизели, поступающие потребителю, законсервированы на срок хранения 6 месяцев или на 1 год. Конкретный срок консервации указывается в паспорте на дизель.

Таблица 8 – Перечень операций по расконсервации

№ п/п	Перечень операций	Срок консервации	
		1 год	6 мес.
Расконсервация дизеля			
1	Расчехлить дизель.	+	—
2	Удалить при помощи дизельного топлива консервационное масло с наружных неокрашенных законсервированных поверхностей дизеля.	+	+
3	Снять заглушки или полиэтиленовую пленку, закрывающие наружные отверстия выхлопного коллектора, всасывающего коллектора, корпуса термостата, патрубка водяного насоса, турбокомпрессора, сапуна дизеля и полиэтиленовые мешки с моноциклона воздухоочистителя и стартера. Удалить заглушку из отверстия гидронасоса типа НШ.	+	+

Окончание таблицы 8

Расконсервация сборочных единиц и деталей			
4	Слить через сливные отверстия картера дизеля и топливного насоса остатки консервационного масла.	+	–
5	Слить из системы охлаждения остатки консервационного раствора через сливной краник.	+	–
6	Подготовить дизель к пуску. Заправить картер дизеля, топливный насос и поддон чистым маслом.	+	–
7	Прокачать систему топливоподачи насосом ручной подкачки, удалив воздух из фильтра тонкой очистки топлива и головки топливного насоса (см. п. 2.3.1).	+	–
8	Расконсервацию прикладываемых к дизелю сборочных единиц производить протираaniem ветошью, смоченной уайт-спиритом (ГОСТ3134–78), с последующим протираанием насухо.	+	+
9	Расконсервацию прикладываемых деталей производить в моющем растворе струйным методом или методом окунания с последующей горячей сушкой: –температура моющего раствора от 60° С до 80° С; –температура сушки от 70° С до 80° С.	+	+

2.2.3 Доукомплектование дизеля

При установке на машину дизели должны быть доукомплектованы: топливным баком, водяным радиатором, вентилятором, охладителем наддувочного воздуха, приборами электрооборудования и контрольными приборами.

В конструкции дизеля предусмотрены места для подвода и отвода теплоносителя от системы предпускового подогрева, которая должна устанавливаться на машине и использоваться с целью предпускового подогрева дизеля для его пуска при окружающей температуре ниже минус 25° С.

2.2.4 Заправка системы охлаждения

Заправьте емкости системы охлаждения путем залива в радиатор охлаждающей жидкости (марка жидкости и объем заправки указаны в таблице Приложения А).

Пуск и работа дизеля с незаполненной системой охлаждения запрещается.

Во избежание образования накипи не допускается применять воду в системе охлаждения.

2.2.5 Заправка топливом и маслом

Заправьте топливный бак дизельным топливом, масляный картер и топливный насос моторным маслом. Марки топлива и масла применяйте в соответствии с диапазоном температур окружающего воздуха при эксплуатации дизеля. Рекомендуемые марки дизельного топлива и масла указаны в таблице Приложения А.

Применение топлива и масел других марок может привести к преждевременному выходу из строя дизеля, невыполнению дизелем экологических показателей, а также к невозможности пуска в холодное время.

Дизельное топливо должно быть чистым, без механических примесей, масла и воды.

Смазочные материалы должны быть чистыми и не содержать механических примесей и воды.

2.2.6 Органы управления и приборы контроля работы дизеля

Управление дизелем дистанционное, с места оператора или водителя. Монтаж приборов и органов управления дизелем производится потребителем при установке дизеля на трактор, комбайн, машину.

Частота вращения коленчатого вала изменяется с помощью рычага или педали, соединенных с рычагом управления регулятором топливного насоса.

Включение свечей накаливания и стартера при пуске дизеля осуществляется трехпозиционным замком зажигания, расположенным на щитке приборов трактора, комбайна, машины. При установке ключа замка зажигания в положение I включается цепь свечей накаливания, при повороте ключа в положение II включается электроцепь стартера.

Датчик указателя давления масла в системе смазки и датчик сигнализатора аварийного давления установлены в крышке теплообменника, а датчик указателя температуры охлаждающей жидкости и датчик аварийной температуры охлаждающей жидкости – в корпусе термостатов.

Степень засоренности воздухоочистителя контролируется с помощью датчика сигнализатора засоренности воздушного фильтра, предназначенного для включения сигнальной лампы при засоренности воздушного фильтра выше допустимого.

Датчик сигнализатора засоренности воздухоочистителя устанавливается во впускном тракте дизеля на отводящем патрубке корпуса воздухоочистителя.

Частота вращения коленчатого вала дизеля контролируется по тахометру. Сигнал на тахометр поступает с клеммы переменного тока генератора.

Приборы для контроля за работой дизеля располагаются на щитке приборов.

2.3 Использование дизеля

2.3.1 действия персонала при пуске дизеля

Перед пуском нового или долго не работавшего дизеля выполните следующие операции:

- проверьте уровень масла в картере дизеля;
- проверьте уровень охлаждающей жидкости в системе охлаждения;
- проверьте, открыт ли кран топливного бака;
- заполните топливную систему дизеля топливом, для чего выполните действия в соответствии с п.3.2.12 настоящего руководства.

2.3.2 Пуск дизеля

Установите органы управления включением силовых приводов (рычаг переключения коробки передач) трактора, комбайна, машины в нейтральное положение.

Включите выключатель аккумуляторных батарей.

Переведите рычаг останова топливного насоса в крайнее левое положение, соответствующее включению подачи топлива.

Установите рычаг управления подачей топлива в положение, соответствующее наибольшей подаче.

Включите блок управления свечами накаливания поворотом ключа замка зажигания в положение I, при этом свечи накаливания включаются на прогрев.

Время прогрева выдерживается в зависимости от температуры дизеля, либо может быть фиксированным в зависимости от используемого типа блока управления свечами накаливания. При включении загорается лампочка на щитке приборов, сигнализирующая о прогреве свечей накаливания. Лампочка гаснет по команде блока управления после накала свечей.

После погасания лампочки отключите муфту сцепления трактора, комбайна, машины и включите стартер переводом ключа замка зажигания в положение II и осуществите пуск дизеля. Свечи в режиме пуска остаются включенными.

После пуска дизеля переведите ключ замка зажигания из положения II в положение I. При этом стартер отключается. После отключения стартера, при работающем дизеле, свечи остаются включенными в течение 180–240 секунд.

Плавное включите муфту сцепления.

Прогрейте дизель до устойчивой работы на оборотах коленчатого вала 700–800 мин⁻¹ (в течение 2–3 мин), а затем дайте поработать на повышенных оборотах, постепенно увеличивая обороты до 1500 мин⁻¹ до достижения температуры охлаждающей жидкости 40° С.

Дальнейший прогрев дизеля до достижения температуры охлаждающей жидкости 70°С обеспечьте при движении трактора, комбайна, машины на низшей передаче.

Использовать дизель на полную мощность можно только при достижении температуры охлаждающей жидкости 70° С.

При прогревом дизеле, а также в летний период дизель можно пускать без предварительного включения свечей накаливания поворотом ключа замка зажигания непосредственно в положение II, не задерживая в положении I.

Продолжительность непрерывной работы стартера не должна превышать 15 с. Если дизель не запустился, повторный запуск производите после 30...40 с.

Для облегчения пуска холодного дизеля в холодный период года (при температуре воздуха ниже минус 25° С) сделайте следующее:

–отключите все приводы вспомогательных систем машины (вал отбора мощности (ВОМ), насос гидросистемы, компрессор);

- прокачайте систему топливоподачи ручным подкачивающим насосом для удаления воздуха из системы и создания давления в головке топливного насоса;

- прогрейте дизель с помощью предпускового подогревателя охлаждающей жидкости;

- пустите дизель, выполнив операции, изложенные выше.

При пуске холодного дизеля из выпускной трубы может некоторое время идти белый дым, что не является неисправностью, так как дизель работает с переохлаждением.

Не подогревайте всасываемый воздух перед воздухоочистителем открытым пламенем.

Не производите пуск дизеля буксировкой транспортного средства.

2.3.3 Остановка дизеля

Перед остановкой дизеля дайте ему поработать в течение 3–5 мин сначала на средней, а затем на минимальной частоте холостого хода для снижения температуры охлаждающей жидкости и масла. Несоблюдение этих указаний приведет к выходу из строя турбокомпрессора.

Остановите дизель перемещением рычага останова топливного насоса по часовой стрелке в крайнее положение, соответствующее отключению подачи топлива.

После остановки дизеля выключите выключатель аккумуляторных батарей.

2.3.4 Эксплуатационная обкатка дизеля

Для приработки трущихся деталей дизель перед началом эксплуатации должен быть обкатан, в результате чего поверхности трения могли воспринимать и передавать нормальные эксплуатационные нагрузки.

Обкатку проводит эксплуатирующая организация.

Рекомендуется придерживаться следующей очередности работ: подготовка дизеля к обкатке, обкатка дизеля на холостом ходу и под нагрузкой в течение 50 ч, подготовка дизеля к эксплуатации.

При подготовке дизеля к эксплуатационной обкатке руководствуйтесь разделом 2.2 «Подготовка дизеля к использованию».

Запустите дизель и, убедившись в исправной его работе, приступайте к обкатке. Обкатку дизеля на холостом ходу проводите в течение 5 мин с постепенным увеличением частоты вращения до 1600 мин^{-1} , затем проводите обкатку под нагрузкой в течение 50 часов работы дизеля.

Обкатку дизеля, установленного на тракторе, под нагрузкой проводите на легких транспортных (прицеп с грузом 2–3 т) и полевых (боронование, культивация, сев и др.) работах, постепенно увеличивая нагрузку переходом на более высокую передачу.



Работа дизеля под нагрузкой без предварительной обкатки не допускается.

После обкатки дизеля выполните следующие операции:

- слейте отстой из фильтров грубой и тонкой очистки топлива;
- проверьте натяжение приводных ремней;
- проверьте и при необходимости подтяните наружные резьбовые соединения;
- для дизелей, оснащенных полнопоточным центробежным масляным фильтром провести очистку ротора и заменить масло в картере дизеля.



Отработавшие газы на выходе имеют температуру 500–600°C, поэтому термическое повреждение лакокрасочного покрытия выпускного коллектора после первых часов работы дизеля не является признаком нарушений в рабочем процессе дизеля.

2.3.5 Эксплуатация дизеля в зимних условиях

При низкой температуре окружающего воздуха эксплуатация дизеля усложняется. Чтобы обеспечить бесперебойную и надежную работу его в зимний период, который начинается при понижении температуры окружающего воздуха до плюс 5° С и ниже, заблаговременно подготовьте дизель к переходу на режим зимней эксплуатации, для чего проведите очередное техническое обслуживание, дополнив его операциями сезонного технического обслуживания. Оборудуйте моторный отсек машины утеплительным чехлом (капотом), а дизель, при необходимости, средствами облегчения пуска (предпусковые подогреватели), заполните систему охлаждения жидкостью в соответствии с таблицей А.1 (Приложение А), проверьте состояние аккумуляторных батарей, произведите их подзарядку при необходимости (аккумуляторные батареи должны быть полностью заряженными).

Необходимо проверить охлаждающую жидкость на морозостойкость и, при необходимости, изменить ее состав в соответствии с ожидаемой температурой окружающей среды.

При переходе на режим зимней эксплуатации применяйте зимние сорта масла и топлива в соответствии с химмотологической картой (Приложение А).

Если смена сорта топлива произведена с полным сливом летнего сорта топлива из топливного бака, то после заправки топлива в бак произведите заполнение топливной системы в соответствии с указаниями п. 3.2.12.

При стоянке трактора, машины на открытой площадке, сразу после остановки дизеля установите рычаг останова топливного насоса в положение, соответствующее включению подачи топлива, для облегчения последующего пуска.

2.3.6 Возможные неисправности и методы их устранения

Во время работы дизеля следите за показаниями приборов, цветом выхлопных газов, прислушивайтесь к работе дизеля. При появлении ненормальных шумов остановите дизель, выявите причину неисправности и устраните ее. Перечень возможных неисправностей дизеля в процессе эксплуатации и рекомендации по действиям при их возникновении приведены в таблице 9.

Таблица 9

Неисправность, внешнее проявление	Способ устранения
1 Дизель не запускается	
1.1 Воздух в топливной системе	Устраните подсос воздуха в топливной системе. Прокачайте систему насосом ручной подкачки топлива.
1.2 Неисправен топливный насос	Снимите топливный насос с дизеля и отправьте в мастерскую для ремонта
1.3 Засорены топливные фильтры	Промойте фильтр грубой очистки топлива и замените фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки топлива (или неразборный фильтр тонкой очистки)
2 Дизель не развивает мощности	
2.1 Рычаг управления топливным насосом не доходит до упора	Отрегулируйте тяги управления топливным насосом
2.2 Засорился фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки топлива	Замените фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки топлива (или неразборный фильтр тонкой очистки)
2.3 Неисправны форсунки	Выявите неисправные форсунки, промойте и отрегулируйте
2.4 Неправильно установлен угол опережения впрыска топлива	Установите рекомендуемый угол опережения впрыска топлива
2.5 Засорен воздухоочиститель дизеля	Проведите техническое обслуживание воздухоочистителя
2.6 Неисправен топливный насос	Снимите топливный насос с дизеля и отправьте в мастерскую для ремонта
2.7 Снизилось давление наддува	Снимите турбокомпрессор с дизеля и отправьте в мастерскую для ремонта
2.8 Нарушена герметичность охладителя наддувочного воздуха	Определите причину разгерметизации и устраните ее
3 Дизель дымит на всех режимах работы	
3.1 Из выпускной трубы идет черный дым	
3.1.1 Засорен воздухоочиститель дизеля	Проведите техническое обслуживание воздухоочистителя
3.1.2 Зависла игла распылителя форсунки	Выявите неисправную форсунку, промойте или замените распылитель, отрегулируйте форсунку
3.1.3 Неисправен топливный насос	Снимите топливный насос с дизеля и отправьте в мастерскую для ремонта
3.2 Из выпускной трубы идет белый дым	
3.2.1 Дизель работает с переохлаждением	Прогрейте дизель, во время работы поддерживайте температуру охлаждающей жидкости в пределах 85–95°C

Продолжение таблицы 9

Неисправность, внешнее проявление	Способ устранения
3.2.2 Попадание воды в топливо	Замените топливо
3.2.3 Отсутствует зазор между клапанами и коромыслами	Отрегулируйте зазоры между клапанами и коромыслами
3.2.4 Неправильно установлен угол опережения впрыска топлива	Установите рекомендуемый угол опережения впрыска топлива
3.3 Из выпускной трубы идет синий дым	
3.3.1 Попадание масла в камеру сгорания в результате износа поршневых колец, поршней, гильз	Замените изношенные поршневые кольца, поршни, гильзы
3.3.2 Избыток масла в картере дизеля	Слейте избыток масла, установив уровень по верхней метке стержня масломера
4 Дизель перегревается	
4.1 Недостаточное количество охлаждающей жидкости в системе охлаждения	Долейте охлаждающую жидкость в радиатор до нормального уровня
4.2 Загрязнен снаружи радиатор	Очистите радиатор
4.3 Наличие накипи в системе охлаждения из-за использования воды	Очистите и промойте систему охлаждения от накипи. Заправьте в систему охлаждающую жидкость
4.4 Не полностью открывается клапан термостата	Замените термостат
4.5 Недостаточное натяжение ремня вентилятора	Натяните ремень
4.6 Замасливание приводного ремня вентилятора и шкивов	Снять приводной ремень, удалить следы масла с поверхности ремня и шкивов
5 Давление масла на прогретом дизеле ниже допустимого	
5.1 Неисправен датчик или указатель давления	Замените датчик или указатель давления, при необходимости, после проверки давления масла контрольным комплектом приборов
5.2 Нарушена герметичность соединений маслопроводов	Выявите место нарушения герметичности и восстановите ее
5.3 Неисправен масляный насос	Выявите неисправность и устраните
5.4 Уровень масла в картере дизеля ниже допустимого	Долейте масло до верхней метки стержня масломера
5.5 Заедание предохранительного клапана в корпусе масляного фильтра	Промойте клапан и втулку, отрегулируйте давление в системе смазки
5.6 Предельный износ в сопряжениях шейки коленчатого вала–коренные (шатунные) вкладыши	Устраните неисправность

Продолжение таблицы 9

Неисправность, внешнее проявление	Способ устранения
6 Дизель идет вразнос	
Немедленно остановите дизель перекрытием подачи топлива или воздуха. Снимите топливный насос с дизеля и отправьте в специализированную мастерскую для выяснения причины и устранения неисправности	
7 Турбокомпрессор – См. п. 3.2.21	
8 Стартер	
8.1 При включении стартера не проворачивается коленчатый вал дизеля или вращается очень медленно:	
8.1.1 Слабая затяжка клемм аккумулятора или окисление наконечников проводов	Зачистите наконечники и затяните клеммы
8.1.2 Разрядилась аккумуляторная батарея ниже допустимого предела	Зарядите или замените аккумуляторную батарею
8.1.3 Загрязнились коллектор и щетки	Очистите коллектор и щетки
8.1.4 Плохой контакт щеток с коллектором. Износ щеток больше допустимого	Снимите стартер с дизеля, зачистите коллектор, устраните зависание щеток или замените их, если они изношены
8.1.5 В реле стартера обгорели поверхности контактных болтов и контактной пластины, контактирующие при включении	Зачистите контакты реле стартера или установите контактные болты в гнездах крышки, повернув вокруг оси на 180°, а контактную пластину установите обратной стороной
8.1.6 Вышел из строя привод стартера	Замените привод стартера
8.2 После пуска дизеля стартер остается во включенном состоянии:	
8.2.1 Приварилась контактная пластина к болтам контактным реле стартера;	Остановите дизель, отключите батарею и выполните работы по п. 8.1.5
8.3 Якорь стартера вращается с большой частотой, не проворачивая коленвал дизеля:	
8.3.1 Излом зубьев венца маховика	Замените венец маховика
8.3.2 Вышел из строя привод стартера	Замените привод стартера
8.4 Реле стартера работает с перебоями (включает стартер и тотчас выключает):	
8.4.1 Обрыв удерживающей обмотки реле	Замените реле
8.4.2 Разряжена аккумуляторная батарея	Зарядите или замените аккумуляторную батарею
8.5. шестерня привода систематически не входит в зацепление с венцом маховика при нормальной работе реле:	

Продолжение таблицы 9

Неисправность, внешнее проявление	Способ устранения
8.5.1 Торцовый износ затылованной части зубчатого венца маховика	Затылуйте зубья венца или замените венец маховика
8.5.2 Заедание шестерни привода на валу ротора из-за отсутствия или некачественной смазки	Очистить привод и вал от старой смазки, нанести смазку ЦИАТИМ–201/203/221
8.5.3 Торцовый износ затылованной части зубчатого венца шестерни привода	Затылуйте зубья или замените привод
9 Генератор	
9.1 Амперметр (вольтметр) не показывает зарядку после пуска дизеля и далее в течение всего времени работы	
9.1.1 Обрыв плюсового вывода или замыкание его на корпус генератора;	Ремонт в специализированной мастерской (Отсоедините выпрямитель, спаяйте и изолируйте место обрыва. Изолируйте место повреждения изоляции)
9.1.2 Обрыв цепи катушки возбуждения	Ремонт в специализированной мастерской (Разберите генератор, спаяйте и изолируйте место повреждения, а при невозможности устранения данного дефекта, замените катушку возбуждения)
9.1.3 Замыкание на корпус генератора одной из фаз статора	Ремонт в специализированной мастерской (Замените статор)
9.1.4 Короткое замыкание выводов силового выпрямителя или пробой диодов прямой и обратной полярности	Ремонт в специализированной мастерской (Замените выпрямительное устройство)
9.1.5 Неисправен регулятор напряжения	Ремонт в специализированной мастерской (Замените регулятор напряжения)
9.2 Генератор не отдает полной мощности	
9.2.1 Обрыв проводов, идущих к регулятору	Ремонт в специализированной мастерской (Спаяйте и изолируйте место повреждения)
9.2.2 Обрыв одной из фаз статора	Ремонт в специализированной мастерской (Замените статор)
9.2.3 Межвитковое замыкание обмотки статора	Ремонт в специализированной мастерской (Замените статор)
9.2.4 Межвитковое замыкание обмотки катушки возбуждения	Ремонт в специализированной мастерской (Замените катушку возбуждения)
9.2.5 Неисправен один из диодов силового выпрямителя	Ремонт в специализированной мастерской (Замените выпрямительное устройство)

Продолжение таблицы 9

Неисправность, внешнее проявление	Способ устранения
9.3 Аккумуляторная батарея систематически перезаряжается	
9.3.1 Неисправен регулятор напряжения	Ремонт в специализированной мастерской (Замените регулятор напряжения)
9.3.2 Замыкание на корпус вывода «Ш» регулятора напряжения	Ремонт в специализированной мастерской (Изолируйте место повреждения изоляции)
9.4 Шум генератора	
9.4.1 Проскальзывание приводного ремня или чрезмерное его натяжение	Отрегулируйте натяжение приводного ремня
10 Система охлаждения	
10 Попадание масла в систему охлаждения, или попадание охлаждающей жидкости в масло	Снять и проверить на герметичность жидкостно–масляный теплообменник. Заменить резиновые уплотнительные кольца

2.3.7 Меры безопасности при использовании изделия по назначению

Для обеспечения безопасной работы и предупреждения несчастных случаев во время эксплуатации и технического обслуживания дизеля выполняйте следующие правила:

- приступайте к работе только после изучения устройства и правил эксплуатации дизеля;
- не допускайте работу трактора, комбайна, машины с неисправным дизелем;
- не запускайте дизель в закрытом помещении с плохой вентиляцией;
- техническое обслуживание и устранение неисправностей производите при неработающем дизеле;
- во избежание ожогов лица и рук пробку горловины радиатора на горячем дизеле открывайте, пользуясь рукавицей или тряпкой;
- монтаж и демонтаж дизеля производите при помощи троса, зачаленного за рым–болты, имеющиеся на дизеле (схема строповки дизеля согласно Приложению Ж);
- не пользуйтесь открытым огнем для прогрева топливопроводов и масляного картера дизеля в холодное время года;
- следите, чтобы во время работы дизеля вблизи выпускного коллектора, турбокомпрессора и глушителя не было легковоспламеняющихся материалов;
- заправку горюче–смазочными материалами производите механизированным способом с соблюдением правил пожарной безопасности;
- слив топлива при заполнении топливной системы (при прокачке) производите только в емкость;
- не подогревайте всасываемый воздух перед воздухоочистителем открытым пламенем;

- не запускайте дизель с незаполненной охлаждающей жидкостью системой охлаждения;
- после остановки дизеля выключите выключатель аккумуляторных батарей.

Помещения, в которых производится запуск дизеля или использование трактора или машины в качестве силового привода, должны иметь приточно-вытяжную вентиляцию, а система выпуска дизеля должна быть оборудована автономным газоотводом, обеспечивающим принудительный отвод выпускных газов от глушителя дизеля за пределы помещения.

2.4 Действия в экстремальных условиях

В случае аварии немедленно остановите дизель выключением подачи топлива.

В чрезвычайной ситуации при возникновении на двигателе очага пламени, засыпьте его песком, накройте брезентом, мешковиной или другой плотной тканью. Используйте углекислотный огнетушитель. Не заливайте горящее топливо водой.

Если частота вращения коленчатого вала дизеля чрезмерно увеличивается при работе двигателя без нагрузки, («дизель идет в разнос»), приведите рычаг останова, отключающий подачу топлива, в крайнее положение.

Если по каким либо причинам указанные действия не привели к немедленному останову дизеля, необходимо снять моноциклон с воздухоочистителя и перекрыть приемную трубу воздухоочистителя плоским предметом (пластиной, книгой и т.п.).

Во избежание травматизма перекрывать приемную трубу воздухоочистителя рукой категорически запрещается.

Все действия по прекращению неуправляемого режима работы дизеля должны выполняться оперативно для предотвращения выхода из строя дизеля.

3 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.1 Техническое обслуживание дизеля

3.1.1 Общие указания

Техническое обслуживание проводится с целью поддержания дизеля в исправном состоянии в процессе эксплуатации.

Несоблюдение установленной периодичности и низкое качество технического обслуживания дизеля значительно уменьшают его ресурс, приводят к увеличению числа отказов, снижению мощности, ухудшению экологических показателей, росту затрат на его эксплуатацию.



Эксплуатация дизеля без проведения очередного технического обслуживания не допускается.



Допускается отклонение от установленной периодичности проведения технических обслуживаний в пределах $\pm 10\%$.

Виды и периодичность технического обслуживания

Таблица 11 – Виды и периодичность технического обслуживания

Вид технического обслуживания	Периодичность, ч
Техническое обслуживание при подготовке к эксплуатационной обкатке	Перед началом эксплуатации нового дизеля или прошедшего капитальный ремонт. Проводится в соответствии с указаниями п. 2.2.2 – 2.2.5
Техническое обслуживание по окончании эксплуатационной обкатки	Проводите в соответствии с указаниями п. 2.3.4
Ежесменное техническое обслуживание (ЕТО)	8–10
Первое техническое обслуживание (ТО–1)	125
Второе техническое обслуживание (ТО–2)	500
Третье техническое обслуживание (ТО–3)	1000
Техническое обслуживание при расконсервации дизеля	Проводится в соответствии с указаниями п. 2.2.2
Техническое обслуживание по консервации	Проводится в соответствии с указаниями п. 3.1.5
Техническое обслуживание при подготовке дизеля к хранению	Проводится в соответствии с указаниями раздела 5
Техническое обслуживание по вводу дизеля в эксплуатацию	Проводится в соответствии с указаниями п. 3.1.6
Сезонное техническое обслуживание при переходе к осенне–зимнему и весенне–летнему периодам эксплуатации СТО	При подготовке дизеля к осенне–зимнему и весенне–летнему периоду эксплуатации, одновременно с очередным ТО–1, ТО–2, ТО–3

Цикл технического обслуживания (без учета ЕТО и СТО) при использовании трактора, и другой техники составит: ТО–1 » 2ТО–1 » ТО–1 » ТО–2 » ТО–1 » 2ТО–1 » ТО–1 » ТО–3 » ТО–1 » 2ТО–1 » ТО–1 » ТО–2 » ТО–1 » 2ТО–1 » ТО–1 » 2ТО–3.)

Все неисправности, обнаруженные при проведении технического обслуживания, должны быть устранены. Операции технического обслуживания, связанные с разборкой его сборочных единиц, проводятся в закрытом помещении для предохранения от попадания пыли и грязи во внутренние полости сборочных единиц дизеля.

В ходе проведения технического обслуживания при подготовке к длительному хранению и при ТО–3 проводится техническое диагностирование дизеля, при котором определяют необходимость ремонта или его вид – текущий или капитальный.

Требование к составу и квалификации обслуживающего персонала

Таблица 11

Вид технического обслуживания	Состав и квалификация обслуживающего персонала
ЕТО	Оператор, водитель или моторист трактора, комбайна или машины, на которых установлен дизель
ТО–1; 2ТО–1; ТО–2; СТО	Слесарь 3 – 4 разряда, имеющий общетехническую подготовку по программе обучения слесарей, знающий устройство и принцип действия дизелей Д–262S2; Д–263S2 и их модификаций; оператор, водитель или моторист трактора, комбайна или машины, на которых установлены дизели
ТО–3; 2ТО–3	Моторист 4 – 5 разряда или мастер–наладчик и слесарь 3 – 4 разряда, имеющие общетехническую подготовку по программе обучения слесарей, знающие устройство и принцип действия дизелей Д–262S2; Д–263S2 и их модификаций или оператор, водитель или моторист трактора, комбайна или машины, на которых установлены дизели

Требование к изделию, направляемому на техническое обслуживание

Дизель, подлежащий техническому обслуживанию, должен быть подвергнут техническому осмотру с целью выявления мест протечки топлива и масла, которые после мойки определить трудно.

После технического осмотра дизель в составе машины, на которой он установлен, подвергается очистке и мойке.

Качество моечных работ в значительной степени влияет на безотказность и долговечность узлов дизеля. Неполная очистка деталей может сократить ресурс дизеля на 20 – 30 % и более.

Для выполнения определенного вида регулировочных работ, проводимых при техническом обслуживании, дизель необходимо прогреть до необходимого температурного режима в соответствии с указаниями настоящего руководства.

К техническому обслуживанию следует приступать после осмотра и подтяжки ослабленных креплений, выявленных при осмотре.

После окончания технического обслуживания дизель в составе машины направляется на площадку хранения, или на заправку топливом для продолжения проводимых работ.

Перечень основных и дублирующих ГСМ – в таблице А.1 (Приложение А).

3.1.2 Меры безопасности

К техническому обслуживанию допускаются рабочие, прошедшие специальное обучение и имеющие удостоверение о присвоении квалификации, прошедшие инструктаж по технике безопасности и пожарной безопасности, а также обучение и проверку знаний по вопросам охраны труда, и обеспеченные спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты.

Для обеспечения безопасной работы и предупреждения несчастных случаев во время технического обслуживания дизеля соблюдайте следующие правила:

- выполнение моечных работ допускается только после прохождения теоретического и практического инструктажей;
- не допускается работа с незаземленным моечным оборудованием и имеющем не зануленный электродвигатель насоса;
- не допускается мойка вне оборудованных для мойки мест, обеспечивающих экологическую безопасность;
- не запускайте дизель в закрытом помещении с плохой вентиляцией;
- техническое обслуживание и устранение неисправностей производите при неработающем дизеле;
- во избежание ожогов лица и рук пробку горловины радиатора на горячем дизеле открывайте, пользуясь рукавицей или тряпкой;
- приспособления, используемые в работе, должны быть в исправном состоянии;
- рабочий инструмент должен быть исправным и соответствующего размера;
- для осмотра использовать переносные светильники напряжением не выше 12 В;
- слив топлива при заполнении топливной системы (при прокачке) производите только в емкость;
- слив масла и консервационных составов производить только в емкости;
- не допускайте пролива ГСМ на рабочем месте;
- рабочее место при проведении технического обслуживания должно быть оборудовано средствами пожаротушения;

3.1.3 Порядок технического обслуживания

Таблица 12 – Объем работ при проведении установленных видов технического обслуживания

Наименование работ	Вид технического обслуживания						
	ЕТО	ТО–1	2ТО–1	ТО–2	ТО–3	2ТО–3	СТО
Проверьте уровень масла в картере дизеля	+	+					
Проверьте уровень охлаждающей жидкости в системе охлаждения	+	+	+	+	+		
Слейте отстой из фильтра грубой очистки топлива		+	+	+	+	+	
Проверьте натяжение ремней		+	+	+	+	+	
Проверьте засоренность воздухоочистителя (состояние фильтрующих элементов)		+	+				
* Очистите ротор центробежного масляного фильтра			+	+	+	+	
* Замените масляный фильтр			+	+	+	+	
* Замените масло в картере дизеля			+	+	+	+	
Слейте отстой из фильтра тонкой очистки топлива				+	+	+	
Проверьте герметичность всех соединений воздухоочистителя и впускного тракта				+	+	+	
Проверьте затяжку болтов крепления головок цилиндров					+	+	
Проверьте зазор между клапанами и коромыслами				+	+	+	
Промойте сапуны дизеля						+	
Промойте фильтр грубой очистки топлива					+	+	
Замените фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки топлива или замените неразборный фильтр тонкой очистки топлива				+	+	+	
Проведите обслуживание воздухоочистителя				+	+	+	
Замените основной фильтрующий элемент воздухоочистителя						+	
Проверьте топливный насос на стенде						+	
Проверьте форсунки на давление начала впрыска и качество распыла топлива						+	
Проверьте установочный угол опережения впрыска топлива						+	
Проверьте состояние стартера дизеля (щеток, пружин, контактов)						+	
Промойте систему охлаждения						+	
Замена в картере дизеля масло зимнего сорта на масло летнего сорта							

3.1.4 Проверка работоспособности дизеля

Работоспособность дизеля проверяется путем проведения технического диагностирования.

Диагностирование дизеля проводится: при постановке на длительное хранение, при ТО–3, после плановой межремонтной наработки и при проверке качества проведения ремонта.

Предприятия, выполняющие ТО–3, должны иметь оборудование для ресурсного технического диагностирования или использовать передвижную диагностическую установку.

Перед выполнением операций диагностирования дизеля необходимо выполнить следующие подготовительные работы: осмотреть дизель, очистить его от грязи, произвести мойку и опросить оператора о работе дизеля.

При наличии информации о признаках предельного износа узлов или деталей: разрушение подшипников коленчатого вала, определяемое стуками при работе; повреждения или серьезные дефекты блока цилиндров – дизель направляют в капитальный ремонт.

Диагностирование ряда узлов, агрегатов и систем ведется по обобщенным показателям технического состояния (мощность, давление масла, температура воды, удельный расход топлива, объем газов, прорывающихся в картер), по которым может оцениваться состояние поршней, поршневых колец, гильз цилиндров, кривошипно–шатунного механизма.

Перед тестированием дизеля необходимо: проверить крепление узлов, топливный насос высокого давления, форсунки и угол опережения подачи топлива (при необходимости, провести регулировки), провести обслуживание (очистить) воздухоочиститель; заменить фильтрующий элемент фильтра тонкой очистки топлива; проверить турбокомпрессор; проверить и отрегулировать натяжение приводных ремней, клапаны механизма газораспределения; проверить и при необходимости восстановить уровень масла в картерах двигателя и топливного насоса, охлаждающей жидкости в радиаторе; проверить наличие топлива в баке.

После проведения указанных работ и устранения замеченных неисправностей приступить к диагностированию.

При необходимости, для определения технического состояния узлов и деталей (подшипниковые узлы, ременные передачи, валы), не имеющих обобщенных показателей, техническое состояние определяют измерением размерных параметров (зазоров, разбега, люфтов) или опробыванием, осмотром

Все неисправности, обнаруженные при проведении технического диагностирования, должны быть устранены проведением текущего или капитального ремонта.

3.1.5 Консервация

При необходимости, вместо постановки на хранение дизель может быть законсервирован сроком на 1 год в соответствии с ГОСТ 9.014– 78: применяемая группа изделия – II– 1; вариант защиты ВЗ– 1.

Процедуры, проводимые при консервации дизеля

Охлаждающую жидкость из системы охлаждения не сливать.

Если дизель не установлен на транспортное средство – снимите шестеренный насос, посадочное место на дизеле закройте пленкой полиэтиленовой ГОСТ 10354– 82 и завяжите шпагатом ШЛ 4,0 (0,25) Н1 «б» ГОСТ17308– 88. Если дизель установлен на транспортное средство – шестеренный насос не снимать.

Запустите дизель и дайте ему поработать 15 минут. Затем слейте моторное масло из масляного картера в подходящую емкость, при этом масляный фильтр не утилизировать. Установите и заверните в поддон масляного картера маслосливную пробку.

Залейте в масляный картер до соответствующего уровня промывочно–консервационное масло Белакор АН–Т ТУ РБ 03535026.291–97 или моторное масло в соответствии с Химмотологической картой, с 15–25% присадки АКОР– 1 ГОСТ 15171– 78, либо иные консервационно– промывочные масла, имеющиеся в продаже. Присадку АКОР–1 добавить при интенсивном перемешивании в несколько приемов.

В случае применения масла Белакор АН–Т, его необходимо тщательно перемешать. Подогревание масла Белакор АН–Т не производится. В зимнее время, при загустевании масла, допускается его подогрев до 80°С.

процедуры по консервации топливной системы

Слить топливо из фильтра грубой очистки. Отвернуть болт штуцера продувки воздуха и сливную пробку на фильтре тонкой очистки топлива и слить топливо из фильтра тонкой очистки. Отвернуть болт штуцера продувки воздуха на топливном насосе. Отвернуть рукоятку насоса ручной прокачки топлива и прокачать топливную систему. Завернуть сливную пробку.

Заполнить фильтр тонкой очистки топлива достаточным количеством чистого дизельного топлива, соответствующего техническим требованиям СТБ– 1658– 2012 класса К5 зимнего сорта до появления топлива из– под болта штуцера без воздушных пузырей. Завернуть болт штуцера продувки воздуха. Продолжить прокачку топливной системы до появления топлива без воздушных пузырей из штуцера продувки воздуха топливного насоса. Завернуть болт штуцера топливного насоса и рукоятку насоса ручной прокачки топлива.



Залить масло Белакор АН–Т в полость регулятора топливного насоса – не менее 150 граммов (при наличии пробки для залива масла).

Запустите дизель и дайте ему поработать в течение 15 минут, по устойчивой работе убедитесь, что система полностью заполнена топливом.

После процедур по консервации топливной системы:

Отсоединить воздухоподводящую трубу компрессора и залить в цилиндр компрессора от 4 до 6 граммов консервационного масла. Установить воздухоподводящую трубу. Включить компрессор (касается отключаемых компрессоров). Прокрутить дизель без подачи топлива путем трехразового

включения стартера с интервалом между включениями 1–2 минуты. Продолжительность каждого включения 5 секунд.

Остановите дизель и дайте ему остыть.

Слейте консервационное масло из масляного картера, установите и затяните маслосливную пробку.

Снимите, обслужите и храните аккумуляторную батарею, руководствуясь указаниями Руководства по эксплуатации трактора, машины.

Очистите дизель снаружи (кроме электрических деталей) с помощью топлива и сжатого воздуха.

Закройте пленкой полиэтиленовой ГОСТ 10354–82 и завяжите шпагатом ШЛ 4,0 (0,25) Н1 «б» ГОСТ17308–88 впускной патрубок воздухоочистителя, выпускной патрубок глушителя и сапуны дизеля.

Защитите дизель при помощи устойчивого к погодным условиям брезента, размещенного таким образом, чтобы обеспечить циркуляцию воздуха.

Сохраняемый дизель должен периодически проверяться. Если обнаружатся какие-либо признаки ржавчины или коррозии, то необходимо предпринять соответствующие действия, чтобы предотвратить повреждение деталей дизеля.

При проведении процедур по консервации в топливо запрещается добавлять антикоррозийные присадки и применять топливо с биологическими добавками.

3.1.6 Подготовка дизеля к вводу в эксплуатацию

Снимите защитные уплотнения с впускных и выпускных патрубков и сапунов дизеля.

Удалите заглушки из подводящего и отводящего топливопроводов и подсоедините топливопроводы в их нормальное положение.

Удалите при помощи дизельного топлива консервационное масло с наружных законсервированных поверхностей дизеля.

Наполните масляный картер моторным маслом в соответствии с Химмотологической картой (Приложение А) до соответствующего уровня.

Наполните топливный бак рекомендуемым типом топлива (Приложение А). Заполните систему питания топливом в соответствии с п. 3.2.12.

Закройте все сливные краны и наполните систему охлаждения охлаждающей жидкостью рекомендуемого типа в соответствии с Химмотологической картой (Приложение А) до соответствующего уровня.

Установите и подсоедините аккумуляторную батарею. Подзарядите батарею при необходимости.

Отсоедините подводящий маслопровод от корпуса центральных подшипников турбокомпрессора. Предварительно смажьте подшипники путем залива моторного масла в отверстие до уровня фланца. Присоедините подводящий маслопровод, используя новую прокладку, затяните болты фланца подводящего маслопровода. Произведите пуск дизеля.

3.2 Техническое обслуживание дизеля и его составных частей

3.2.1 Проверка уровня охлаждающей жидкости в системе охлаждения

Снимите пробку радиатора и проверьте уровень охлаждающей жидкости, который должен быть до верхнего торца заливной горловины. Не допускайте снижения уровня ниже, чем на 40 мм от верхнего торца заливной горловины.

3.2.2 Обслуживание системы охлаждения

Систему охлаждения заполняйте охлаждающей жидкостью. Следите за температурой охлаждающей жидкости, нормальная рабочая температура должна быть 75–95°C. При повышении температуры выше нормальной проверьте уровень охлаждающей жидкости в радиаторе, герметичность радиатора и натяжение ремня вентилятора.

При попадании масла в систему охлаждения, необходимо произвести промывку системы. Для промывки используйте раствор из 50–60 г кальцинированной соды на 1 л воды.

Промывку системы производите в следующем порядке:

- залейте в радиатор 0,5 л керосина и заполните систему приготовленным раствором;
- пустить дизель и проработать 30–45 мин. на холостых оборотах после слить раствор и промыть систему охлаждения чистой водой.
- по окончании промывки системы охлаждения залейте низкотемпературную жидкость в соответствии с Химмотологической картой (Приложение А).

3.2.3 Проверка уровня масла в картере дизеля

Проверку осуществляйте ежемесячно перед пуском дизеля с помощью масломера, расположенного на блоке цилиндров дизеля. Уровень масла должен быть между нижней и верхней метками масломера в соответствии с рисунком 11. Проверку необходимо делать не ранее, чем через 3–5 мин после остановки дизеля, когда масло полностью стечет в картер.

Запрещается работа дизеля с уровнем масла в картере ниже нижней и выше верхней меток на масломере.

Рисунок 11– Проверка уровня масла в картере дизеля.

3.2.4 Замена масла в картере дизеля

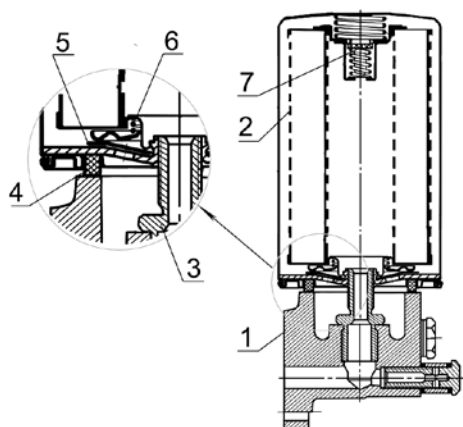
Замену масла в картере дизеля проводите через каждые 250 часов работы, а в случаях применения дублирующих масел или топлива с повышенным содержанием серы – через каждые 125 часов работы. Отработанное масло сливайте только из прогретого дизеля. Для слива масла отверните пробку масляного картера. После того, как все масло вытечет из картера, заверните пробку на место. Масло в дизель заливаете через маслозаливной патрубок до уровня верхней метки на масломере. Заливайте в масляный картер только рекомендованное настоящим руководством масло, соответствующее периоду эксплуатации.

3.2.5 Замена масляного фильтра

Замену масляного фильтра производите в соответствии с рисунком 12 одновременно с заменой масла в картере дизеля в следующей последовательности:

- отверните фильтр со штуцера 3, используя специальный ключ или другие подручные средства;
- наверните на штуцер новый фильтр (см. приложение Ж)..

При установке фильтра на штуцер смажьте прокладку 4 моторным маслом. После касания прокладкой опорной поверхности корпуса фильтра 1 доверните еще фильтр на 3/4 оборота. Установку фильтра на корпус производите только усилием рук.



1 – корпус фильтра; 2 – фильтр; 3 – штуцер; 4 – прокладка фильтра; 5 – клапан противодренажный; 6 – пружина; 7 – клапан перепускной.

Рисунок 12 – Фильтр масляный



В гарантийный период эксплуатации для сохранения гарантийных обязательств необходимо применять оригинальные фильтры очистки масла, фильтры очистки топлива, фильтры очистки воздуха, изготовленные под торговой маркой ОАО «Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (приложение Ж)

3.2.6 Очистка ротора центробежного масляного фильтра

Очистку ротора центробежного масляного фильтра производите одновременно с заменой масла в картере дизеля.

Отверните в соответствии с рисунком 13 гайку 1 крепления колпака 2 центробежного масляного фильтра и снимите его. Проверьте наличие балансировочной риски на стакане и корпусе ротора (при отсутствии – нанесите риску). Застопорите ротор от проворачивания, для чего вставьте между корпусом фильтра и днищем ротора отвертку или стержень и, вращая ключом гайку 4 крепления стакана ротора, стяните стакан ротора 3.

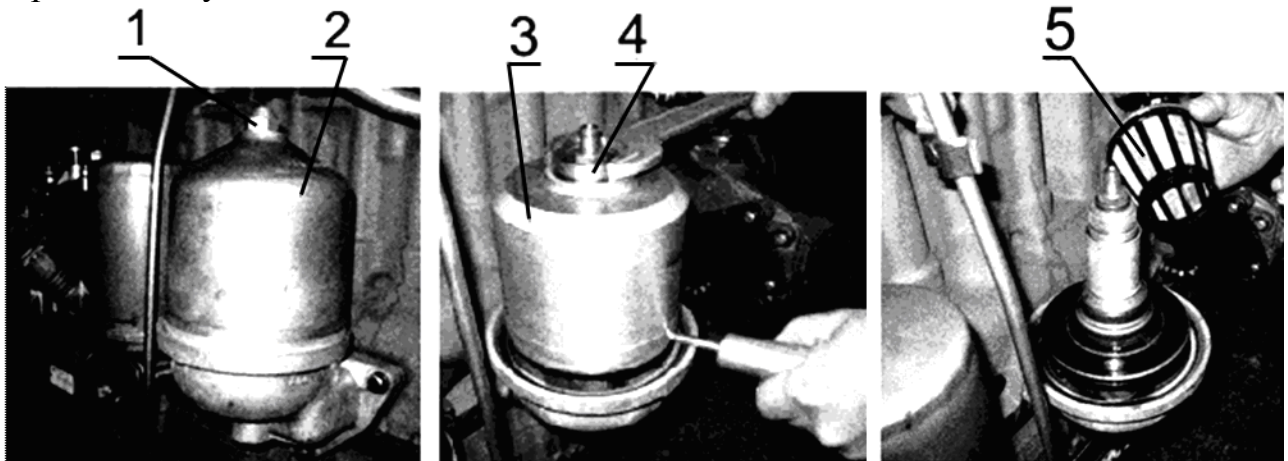
Проверьте состояние фильтрующей сетки 5 ротора, при необходимости очистите и промойте ее.

С помощью скребка удалите слой отложений с внутренних стенок стакана ротора.

Перед сборкой стакана с корпусом ротора резиновое уплотнительное кольцо смажьте моторным маслом. Совместите балансировочные риски на стакане и корпусе ротора. Гайку крепления стакана заворачивайте с небольшим усилием до полной посадки стакана на ротор.

После сборки ротор должен легко вращаться без заеданий от толчка рукой.

Установите на место колпак центробежного масляного фильтра и заверните гайку колпака моментом 35...50 Н·м.



1–гайка; 2–колпак; 3–стакан; 4–гайка специальная; 5–сетка фильтрующая
Рисунок 13– Очистка ротора центробежного масляного фильтра.

3.2.7 Слив отстоя из фильтра грубой очистки топлива

Слив отстоя производите через 125 часов работы дизеля.

Отверните пробку слива отстоя, расположенную в нижней части стакана фильтра в соответствии с рисунком 14, и слейте отстой до появления чистого топлива. Заверните пробку.

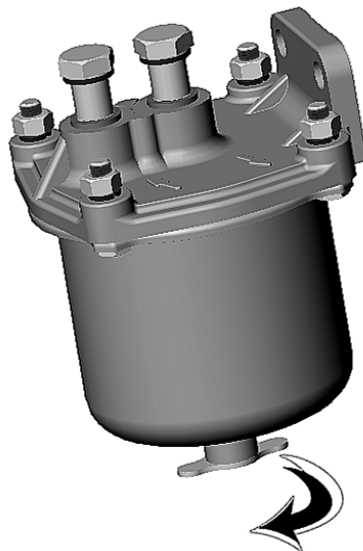


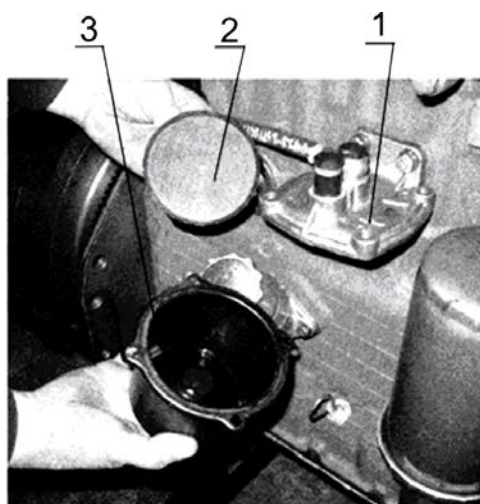
Рисунок 14 – Слив отстоя из фильтра грубой очистки топлива.

3.2.8 Промывка фильтра грубой очистки топлива

Промывку производите через 1000 часов работы дизеля в следующей последовательности:

- перекройте кран топливного бака;
- отверните гайки болтов крепления стакана;
- снимите в соответствии с рисунком 15 стакан 3;
- выверните ключом отражатель с сеткой 2;
- снимите рассеиватель;
- промойте отражатель с сеткой, рассеиватель и стакан фильтра в дизельном топливе и установите их на место.

После сборки фильтра заполните систему топливом.



1 – корпус фильтра; 2 – отражатель с сеткой; 3 – стакан

Рисунок 15 – Промывка фильтра грубой очистки топлива

3.2.9 Слив отстоя из фильтра тонкой очистки топлива

Слив отстоя производите через каждые 250 часов работы дизеля.

Фильтр тонкой очистки топлива разборный

Отверните пробку 1 в нижней части фильтра тонкой очистки топлива в соответствии с рисунком 16 и слейте отстой до появления чистого топлива. Заверните пробку.

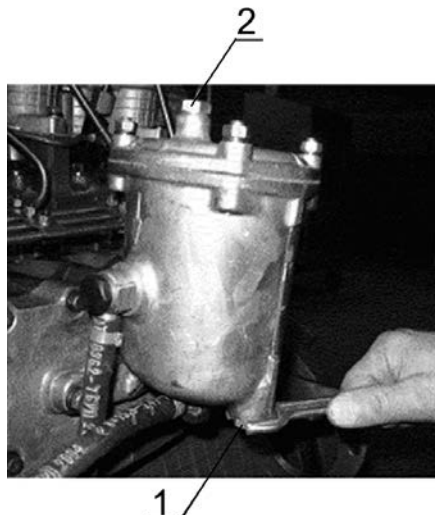


Рисунок 16– Слив отстоя из фильтра тонкой очистки топлива.

Фильтр тонкой очистки топлива неразборный

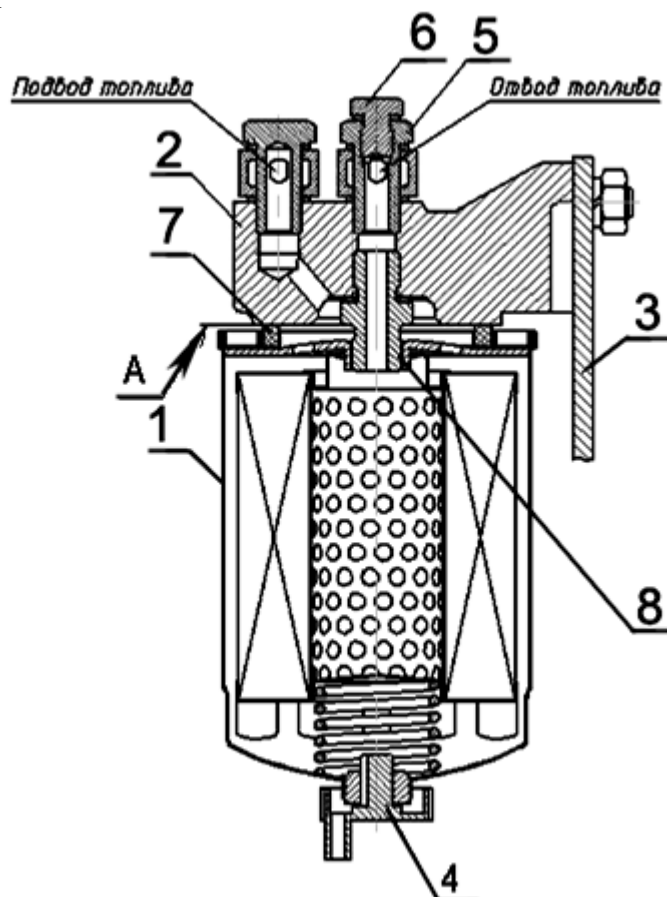
Отверните пробку 4 в нижней части фильтра тонкой очистки топлива на 2...3 оборота в соответствии с рисунком 17 и слейте отстой до появления чистого топлива. Заверните пробку.

3.2.10 Замена фильтра тонкой очистки топлива

Срок службы фильтра тонкой очистки топлива зависит от чистоты применяемого топлива.

Замену фильтра производите при ТО–2 в соответствии с рисунком 17, для чего:

- слейте топливо из фильтра, отвернув пробку 4 в нижней части корпуса;
- отверните фильтр 1 со штуцера 8 в корпусе 2 и установите вместо него новый фильтр (см. приложение Ж), поставляемый в сборе с прокладкой 7, которую предварительно смажьте моторным маслом;
- после касания прокладки 7 установочной площадки А на корпусе 2 поверните фильтр еще на $\frac{3}{4}$ оборота. При этом, доворачивание фильтра производите только усилием рук;
- откройте краник топливного бака и заполните систему топливом.



1 – фильтр ФТ024–1117010; 2 – корпус; 3 – кронштейн; 4 – пробка (для слива отстоя); 5 – штуцер отводящий; 6 – пробка (для выпуска воздуха); 7 – прокладка; 8 – штуцер.

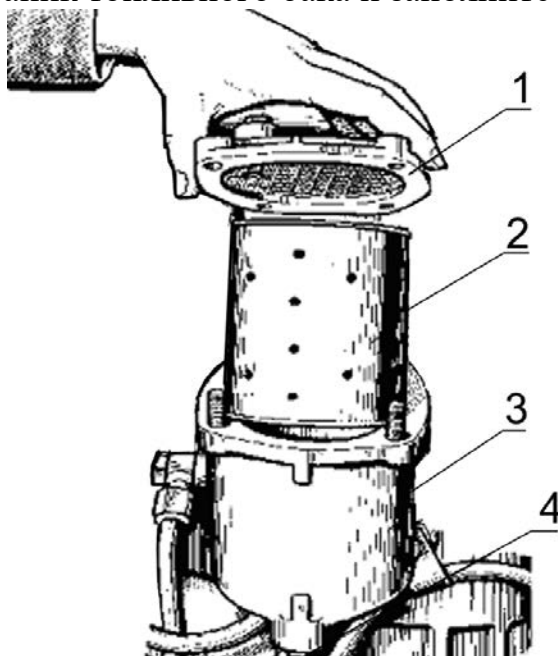
Рисунок 17– Замена фильтра тонкой очистки топлива.

3.2.11 Замена фильтрующего элемента фильтра тонкой очистки топлива

Срок службы фильтрующего элемента зависит от чистоты применяемого топлива.

Замену фильтрующего элемента в соответствии с рисунком 18 производите при ТО–2, для чего:

- закройте краник топливного бака;
- слейте топливо из фильтра, отвернув пробку 4 в нижней части корпуса, отверните гайки крепления крышки и снимите крышку 1;
- выньте из корпуса фильтрующий элемент 2;
- промойте дизельным топливом внутреннюю полость корпуса фильтра 3;
- соберите фильтр с новым фильтрующим элементом (см. приложение Ж);
- откройте краник топливного бака и заполните систему топливом.



1 – крышка фильтра; 2 – элемент фильтрующий; 3 – корпус фильтра; 4 – пробка.

Рисунок 18 – Замена фильтрующего элемента фильтра тонкой очистки топлива.

3.2.12 Заполнение топливной системы

Для заполнения топливной системы необходимо удалить из нее воздух (прокачать систему), для чего:

а) топливная система с неразборным фильтром тонкой очистки 3 (Рисунок 19)

Отверните пробку 4, расположенную на болте крепления отводящего штуцера, на 2..3 оборота. Прокачайте систему с помощью подкачивающего насоса 2, заворачивая пробку при появлении топлива без пузырьков воздуха.

Отверните пробку 1 на корпусе топливного насоса (поз.24 рисунок 6 ТНВД РР6М10Р1i фирмы «Моторпал» или поз.24 рисунок 8 ТНВД РFW6–

33 фирмы «PZL–Mielec») или отверните на 2...3 оборота перепускной клапан (поз. 13 рисунок 7 ТНВД Р7100 фирмы «БОШ»).

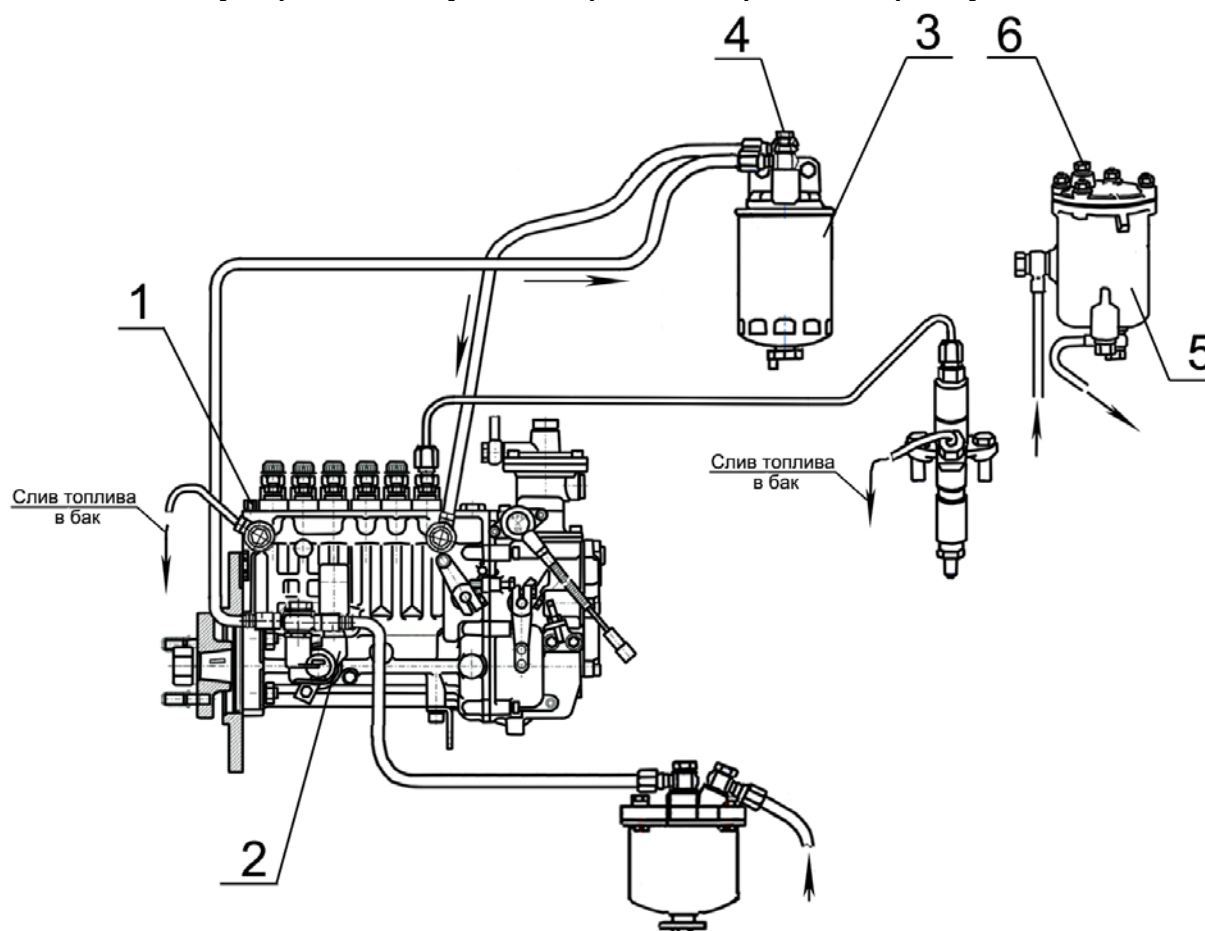
Прокачайте систему с помощью подкачивающего насоса до появления топлива без пузырьков воздуха, заворачивая при этом пробку 1.

б) топливная система со сменным фильтрующим элементом фильтра тонкой очистки 5 (Рисунок 19)

Отверните пробку 6 на крышке фильтра 5. Прокачайте систему с помощью подкачивающего насоса 2, заворачивая пробку при появлении топлива без пузырьков воздуха.

Отверните пробку 1 на корпусе топливного насоса (поз.24 рисунок 6 ТНВД РР6М10Р1i фирмы «Моторпал» или поз.24 рисунок 8 ТНВД РFW6–33 фирмы «PZL–Mielec») или отверните на 2...3 оборота перепускной клапан (поз. 13 рисунок 7 ТНВД Р7100 фирмы «БОШ»).

Прокачайте систему с помощью подкачивающего насоса до появления топлива без пузырьков воздуха, заворачивая при этом пробку 1.



1– пробка (для выпуска воздуха); 2 – насос подкачивающий; 3 – фильтр топливный неразборный; 4 – пробка; 5 – фильтр топливный разборный; 6 – пробка.

Рисунок 19 – Удаление воздуха из топливной системы.

3.2.13 Проверка герметичности соединений воздухоочистителя и впускного тракта

Проверку герметичности соединений воздухоочистителя и впускного тракта производите при ТО–2.

Для проверки герметичности используйте устройство КИ–4870 ГОС-НИТИ.

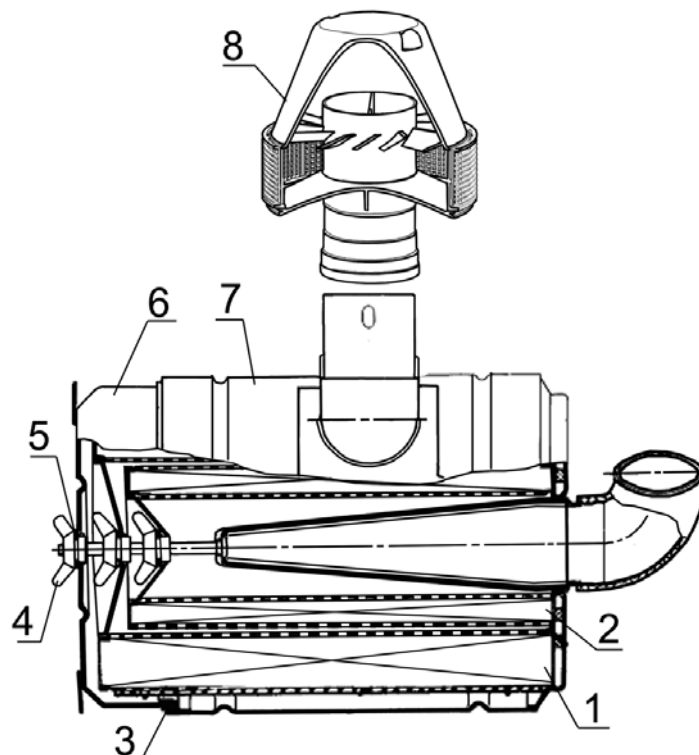
При отсутствии устройства герметичность соединений проверьте визуально.

3.2.14 Обслуживание воздухоочистителя

Обслуживание воздухоочистителя с бумажными фильтрующими элементами из специального высокопористого картона проводите через каждые 500 часов работы дизеля или, при необходимости, по показаниям сигнализатора засоренности. Обслуживание воздухоочистителя заключается в продувке основного фильтрующего элемента, который задерживает пыль, поступающую в воздухоочиститель. Загрязнение контрольного фильтрующего элемента указывает на повреждение основного фильтрующего элемента (прорыв бумажной шторы, отклеивание донышек). В этом случае необходимо продуть контрольный фильтрующий элемент, а основной – заменить (см. приложение Ж).

Обслуживание воздухоочистителя в соответствии с рисунком 20 выполняйте в следующей последовательности:

- снимите моноциклон 8, очистите сетку, завихритель и выбросные щели моноциклона от пыли и грязи;
- снимите поддон 6;
- снимите основной фильтрующий элемент 1.



1 – элемент фильтрующий основной; 2 – элемент фильтрующий контрольный; 3 – прокладка; 4 – гайка-барашек; 5 – кольцо; 6 – поддон; 7 – корпус; 8 – моноциклон.

Рисунок 20 – Воздухоочиститель

Вынимать из корпуса контрольный фильтрующий элемент 2 не рекомендуется.

Обдуйте основной фильтрующий элемент сжатым воздухом сначала изнутри, а затем снаружи до полного удаления пыли. Во избежание прорыва бумажной шторы давление воздуха должно быть не более 0,2–0,3 МПа.

Струю воздуха следует направлять под углом к поверхности фильтрующего элемента. Во время обслуживания необходимо оберегать фильтрующий элемент от механических повреждений и замасливания.

Запрещается продувать фильтрующий элемент выпускными газами или промывать в дизельном топливе.

Очистите подводящую трубу, внутренние поверхности корпуса и поддона воздухоочистителя от пыли и грязи.

Перед сборкой воздухоочистителя проверьте состояние уплотнительных колец. При сборке убедитесь в правильности установки фильтрующих элементов в корпусе и надежно затяните гайки – барашки от руки.

3.2.15 Проверка зазора между клапанами и коромыслами

Проверку и регулировку зазоров производите через 500 часов работы после проверки затяжки болтов крепления головок цилиндров или, при необходимости, на непрогретом дизеле (температура воды и масла должны быть не более 60°C).

Значения зазоров между торцами стержней клапанов и бойками коромысел должны соответствовать значениям, указанным в таблице 13.

Таблица 13

Клапаны	
Впускные	Выпускные
Дизели	
Д-262S2; Д-262.1S2; Д-262.2S2 Д-263S2; Д-263.2S2	
0,45 ^{+0.05} _{-0.10}	0,65 ^{+0.05} _{-0.10}

При регулировке зазор между торцом стержня клапана и бойком коромысла на непрогретом дизеле устанавливайте:

–впускные клапаны – 0,45^{+0.05}_{-0.10} мм;

–выпускные клапаны – 0,65^{+0.05}_{-0.10} мм;

Регулировку производите в следующей последовательности:

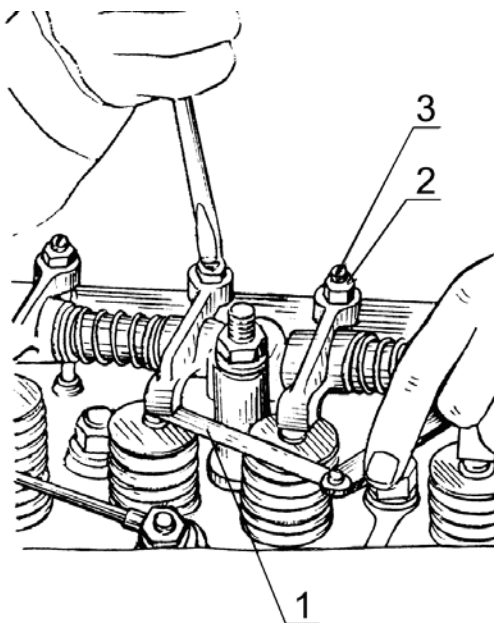
– снимите колпаки крышек головок цилиндров и проверьте затяжку болтов и гаек крепления стоек осей коромысел;

– проверните коленчатый вал до момента перекрытия клапанов в первом цилиндре (впускной клапан первого цилиндра начинает открываться, а выпускной заканчивает закрываться);

– отрегулируйте зазоры в третьем, пятом, седьмом, десятом, одиннадцатом и двенадцатом клапанах (считая от вентилятора), затем проверните коленчатый вал на один оборот, установив перекрытие в шестом цилиндре, и отрегулируйте зазоры в первом, втором, четвертом, шестом, восьмом и девятом клапанах.

Для регулировки зазора отпустите в соответствии с рисунком 21 контргайку 2 регулировочного винта 3 и, вворачивая или выворачивая винт,

установите между бойком коромысла и торцом стержня клапана необходимый зазор по щупу 1.



1 – щуп; 2 – контргайка; 3 – регулировочный винт

Рисунок 21 – Регулировка зазора в клапанах

После установки зазора затяните контргайку и снова проверьте зазор щупом, проворачивая штангу. По окончании регулировки зазора в клапанах поставьте на место колпаки крышек головок цилиндров.

Клапаны можно регулировать также на каждом цилиндре при положении поршня в верхней мертвой точке.

Для этого проверните коленчатый вал до момента установки поршня первого цилиндра в верхнюю мертвую точку, соответствующую концу такта сжатия (указатель установочного штифта на крышке шестерен газораспределения и метка ВМТ на шкале корпуса гасителя крутильных колебаний совмещены), и отрегулируйте зазор в клапанах первого цилиндра.

Проверните коленчатый вал на 1/3 оборота и отрегулируйте зазор в клапанах пятого цилиндра, т.е. зазор в клапанах регулируйте в последовательности, соответствующей порядку работы цилиндров (1–5–3–6–2–4), проворачивая коленчатый вал на 1/3 оборота по ходу часовой стрелки.

3.2.16 Промывка сапунов дизеля

Промывку сапунов проводите через каждые 2000 часов работы дизеля дизельным топливом. Для этого снимите корпуса сапунов, выньте сапуны из колпаков крышек головок цилиндров, промойте их и продуйте сжатым воздухом. Установите сапуны и корпуса сапунов на место.

3.2.17 Обслуживание топливного насоса высокого давления

Обслуживание топливного насоса

В процессе эксплуатации топливного насоса высокого давления при износе основных деталей нарушаются регулировочные параметры ТНВД.

Смазка ТНВД централизованная от системы смазки дизеля через специальный маслопровод.

Если ТНВД останется без смазки, то он выйдет из строя!

Необходимый уровень масла в картере насоса устанавливается автоматически.

Для снижения износов прецизионных деталей не допускается работа ТНВД без фильтрующего элемента или с засоренным фильтром тонкой очистки топлива. Также не допускается работа с топливом, имеющим повышенное содержание воды.

При необходимости, а также при техническом обслуживании дизеля при 2ТО–3 необходимо снять ТНВД с дизеля и проверить топливный насос на стенде на соответствие регулировочным параметрам, приведенным в приложении Д, а также установочный угол опережения впрыска топлива на дизеле. При необходимости, произведите соответствующие регулировки.

Проверка и при необходимости регулировка топливного насоса должна выполняться квалифицированным специалистом в условиях мастерской на специальном регулировочном стенде, оборудованном приборами по ГОСТ 10578–96, в соответствии с требованиями завода–изготовителя топливного насоса.

Регулировочные параметры топливных насосов при проверке на стенде указаны в Приложении Д.

Пломбировка ТНВД

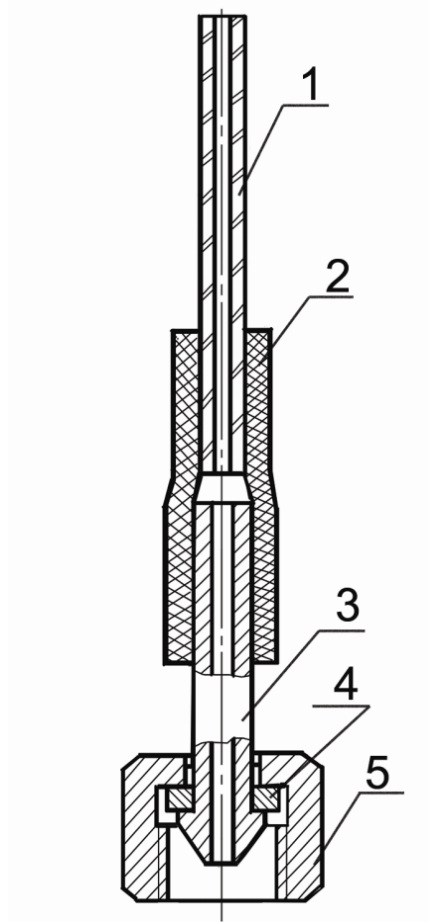
Топливные насосы после регулировки должны быть опломбированы способом, исключающим возможность изменения регулировок без снятия пломб.

3.2.18 Проверка и регулировка установочного угла опережения впрыска топлива

При затрудненном пуске дизеля, дымном выпуске, а также при замене и установке топливного насоса после регулировки на стенде или ремонта обязательно проверьте установочный угол опережения впрыска топлива на дизеле.

Проверку угла производите в следующей последовательности:

- установите рычаги управления регулятором в положение, соответствующее максимальной подаче топлива;
- отсоедините трубку высокого давления от штуцера первой секции насоса и вместо неё подсоедините моментоскоп (накидная гайка с короткой трубкой, к которой с помощью резиновой трубки подсоединена стеклянная с внутренним диаметром 1...2 мм.) (Рисунок 22);
- проверните коленчатый вал дизеля ключом по часовой стрелке до появления из стеклянной трубки моментоскопа топлива без пузырьков воздуха;
- удалите часть топлива из стеклянной трубки, встряхнув ее;
- проверните коленчатый вал в обратную сторону (против часовой стрелки) на 30–40°;

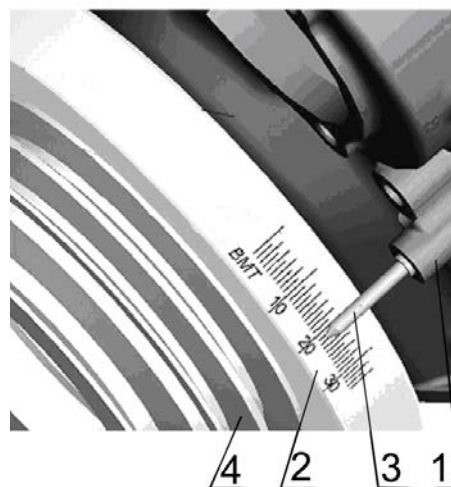


1 – стеклянная трубка; 2 – резиновая переходная трубка; 3 – отрезок трубки высокого давления; 4 – шайба; 5 – гайка.

Рисунок 22 – Моментоскоп.

– медленно вращая коленчатый вал дизеля по часовой стрелке, следите за уровнем топлива в трубке, в момент начала подъема топлива прекратите вращение коленчатого вала;

– определите положение градуированной шкалы на корпусе демпфера 2 относительно установочного штифта 3, закрепленного на крышке распределения 1 (Рисунок 23).



1 – крышка распределения (крышка люка снята); 2 – демпфер силиконовый; 3 – штифт установочный; 4 – шкив.

Рисунок 23 – Установка угла опережения впрыска топлива.

Если штифт находится в диапазоне делений "7...9" на градуированной шкале, то угол начала подачи топлива установлен правильно, т.е. поршень первого цилиндра установлен в положение, соответствующее 7...9° до ВМТ.

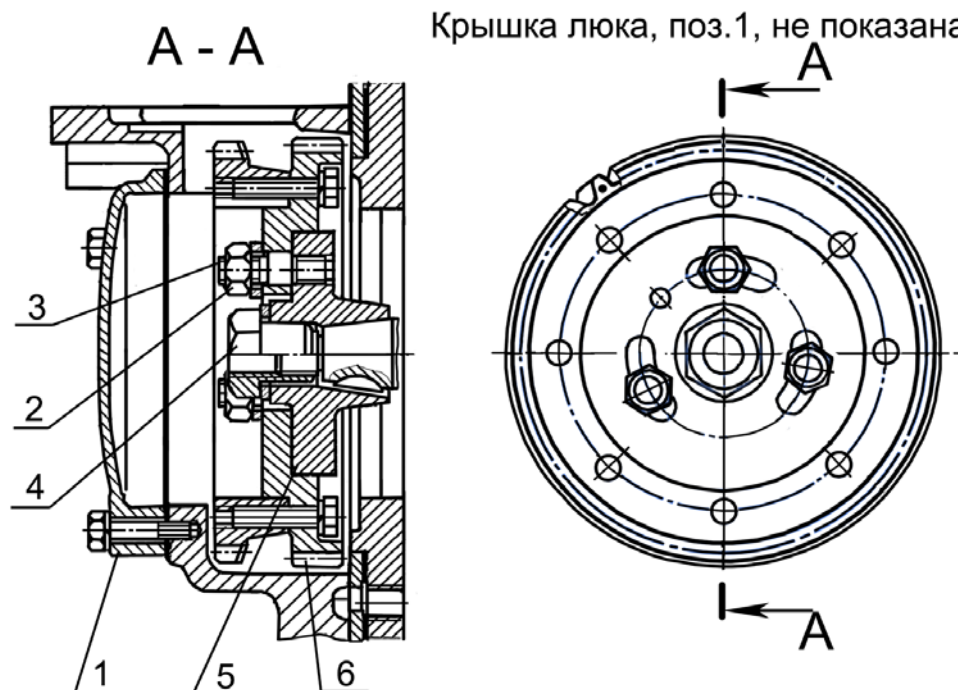
Если штифт не находится в указанном диапазоне, произведите регулировку, для чего сделайте следующее:

- вращая коленчатый вал, совместите деление "8" на градуированной шкале корпуса демпфера с установочным штифтом;
- снимите крышку люка 1 (Рисунок 24) на крышке распределения;
- отпустите на 1...1,5 оборота гайки 2 крепления шестерни привода топливного насоса 6 к полумуфте привода топливного насоса 5;
- при помощи ключа поверните за гайку 8 валик топливного насоса против часовой стрелки до упора шпилек в край паза шестерни привода топливного насоса;
- удалите часть топлива из стеклянной трубки моментоскопа, если оно в ней имеется;
- при помощи ключа поверните за гайку 4 валик топливного насоса в одну и другую стороны в пределах пазов, расположенных на торцевой поверхности шестерни привода топливного насоса до заполнения топливом стеклянной трубки моментоскопа;
- установите валик топливного насоса в крайнее (против часовой стрелки) в пределах пазов положение;
- удалите часть топлива из стеклянной трубки;
- медленно поверните валик топливного насоса по часовой стрелке до момента начала подъема топлива в стеклянной трубке – в момент начала подъема топлива в стеклянной трубке прекратите вращение валика и затяните гайки крепления шестерни привода к полумуфте привода;
- произведите повторную проверку момента начала подачи топлива;
- отсоедините моментоскоп и установите на место трубку высокого давления и крышку люка.

При установке топливного насоса на дизель после его регулировки на стенде поверните полумуфту привода ТНВД таким образом, при котором расположение шпилек на полумуфте будет соответствовать расположению сквозных пазов в шестерне привода топливного насоса.

Шпильки на полумуфте и пазы в шестерне не равноудалены между собой по установочному диаметру, что исключает возможность неправильной установки ТНВД.

Закрепите ТНВД. Установите на шпильки полумуфты привода шайбы и гайки, обеспечив значение момента затяжки – 35...50 Н·м.



1 – крышка люка; 2 – гайка; 3 – шпилька; 4 – гайка специальная; 5 – полумуфта привода; 6 – шестерня привода топливного насоса.

Рисунок 24 – Привод топливного насоса

3.2.19 Проверка состояния стартера дизеля

Через каждые 120 тыс. км пробега:

Проверьте затяжку крепежных болтов, при необходимости подтяните их;

Зачистите наконечники проводов к клеммам стартера и аккумуляторной батареи и подтяните их крепления.

Снимите крышку со стороны коллектора и проверьте состояние щеточно-коллекторного узла. Рабочая поверхность коллектора должна быть гладкой и не иметь значительного подгара. Если коллектор загрязнен или имеет следы значительного подгара, протрите его чистой салфеткой, смоченной в бензине. При невозможности устранения грязи или подгара протиркой, зачистите коллектор мелкой шлифовальной шкуркой. При значительных подгарах коллектора, не поддающихся зачистке, проточите коллектор на станке.

Щетки должны свободно перемещаться в щеткодержателях и плотно прилегать к коллектору. При износе щеток до высоты 13 мм, а также при наличии значительных сколов замените их новыми.

Продуйте щеточно-коллекторный узел и крышку со стороны коллектора сжатым воздухом.

Проверьте состояние контактной системы реле стартера. При значительном подгаре зачистите контактные болты и пластину контактную шлифовальной шкуркой или напильником, сняв неровности, вызванные подгаром, не нарушая при этом плоскостности контактных поверхностей медных болтов. При значительном износе пластины и болтов, переверните контактную пластину, а контактные болты разверните на 180°.

Проверьте легкость перемещения привода повалу якоря. При включении и отключении реле привод должен без заеданий перемещаться по шлицам вала якоря.

Удалите с внутренних поверхностей направляющей втулки привода (шлицевой и гладкой), прилегающих к ней частей вала попавшую из картера загрязненную загустевшую смазку с продуктами износа, которая значительно затрудняет осевое перемещение привода по шлицам вала при вводе шестерни в зацепление с зубчатым венцом маховика. На очищенные поверхности нанести тонкий слой смазки ЦИАТИМ–221 (ЦИАТИМ–203, ЦИАТИМ–201).

Состояние шестерни привода и упорных шайб проверьте визуально. Зазор между торцом шестерни и упорными шайбами при включенном положении должен быть 2...4 мм.

3.2.20 Обслуживание генератора

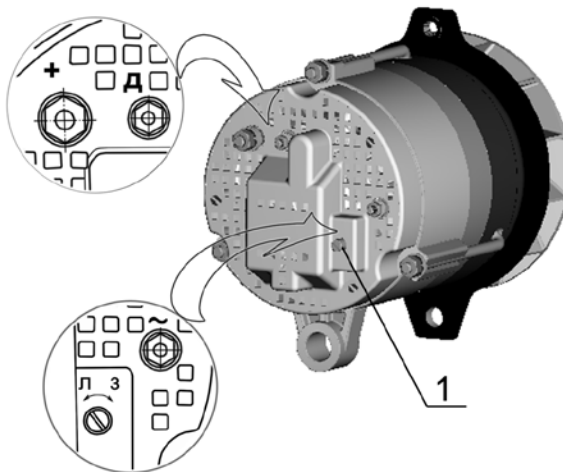
В процессе эксплуатации дизеля специального обслуживания генератора не требуется. Посезонная регулировка напряжения генератора в соответствии с рисунком 23 осуществляется винтом посезонной регулировки напряжения "Зима–Лето", расположенным на задней стенке генератора.

Дизели могут комплектоваться генераторами с автоматической посезонной регулировкой напряжения. При этом винт 1 (рисунок 27) отсутствует.

Во время эксплуатации следите за надежностью крепления генератора и проводов, а также за чистотой наружной поверхности и клемм.

Исправность генератора проверяйте по вольтметру или по контрольной лампе и амперметру, установленным на щитке приборов транспортного средства. Если генератор исправный, контрольная лампа загорается при включении выключателя "массы" перед пуском дизеля. После пуска дизеля и при работе его на средней частоте вращения контрольная лампа гаснет, стрелка вольтметра должна находиться в зеленой зоне, а амперметр должен показывать некоторый зарядный ток, величина которого падает по мере восстановления зарядки батареи.

Дизели могут комплектоваться также другими моделями генераторов.



1 – винт посезонной регулировки напряжения.

Рисунок 23 – Посезонная регулировка напряжения генератора

3.2.21 Обслуживание турбокомпрессора

В процессе эксплуатации специального обслуживания турбокомпрессора не требуется, разборка и ремонт не допускаются. Частичная, или полная разборка, а также ремонт возможны после съема турбокомпрессора с дизеля и только в условиях специализированного предприятия.

Надежная и долговечная работа турбокомпрессора зависит от соблюдения правил и периодичности технического обслуживания системы смазки и воздухоочистителя дизеля, использовании типа масла, рекомендуемого заводом–изготовителем, контроля давления масла в системе смазки, замены и очистки масляных и воздушных фильтров.

Поврежденные трубопроводы подачи и слива масла, а также воздухопроводы подсоединения к турбокомпрессору должны немедленно заменяться.

При замене турбокомпрессора залейте в маслоподводящее отверстие чистое моторное масло по уровень фланца, а при установке прокладок под фланцы трубопроводов не применять герметики.

3.2.22 Проверка натяжения ремней

Проверку производите через 125 часов работы дизеля.

При недостаточном натяжении ремни пробуксовывают и быстро изнашиваются, а дизель перегревается.

Чрезмерное натяжение ремней приводит к их вытягиванию, а также вызывает ускоренный износ подшипников водяного насоса и генератора.

Проверку производите с помощью устройства КИ–8920 в следующем порядке:

- приведите устройство в исходное положение, для чего установите кнопкой указатель нагрузки 21 (Рисунок 24) на нуль и раздвиньте подвижные сегменты 17 и 18 так, чтобы их нижние торцы находились на одном уровне;

- установите устройство сегментами на проверяемый ремень в середине пролета между шкивами и нажмите на корпус–ручку 16, следя за показанием указателя нагрузки 21;

- как только нагрузка на ремень генератора достигнет 40 Н, снимите устройство и определите величину прогиба ремня по шкале 20 нанесенной на сегментах.

Если прогиб ремня не соответствует требуемой величине, указанной в таблице рисунка 27, отрегулируйте его натяжение.

а) тракторный дизель:

Натяжение ремня привода генератора считается нормальным, если прогиб его на ветви В (шкив коленчатого вала – шкив генератора) находится в пределах 13...18 мм при нажатии на него с усилием 40 Н.

Для регулировки натяжения ремня 8 ослабьте гайки болтов 9 крепления лап генератора и отверните контргайку 12 регулировочного пальца 11. Поворотом регулировочного пальца отрегулируйте натяжение ремня. Затяните контргайку и детали крепления генератора.

Натяжение ремня привода водяного насоса считается нормальным, если прогиб его на ветви А (шкив коленчатого вала – шкив водяного насоса) находится в пределах 9...18 мм при нажатии на него с усилием 40 Н.

Для регулировки натяжения ремня 7 привода водяного насоса ослабьте затяжку центрального болта 6 и гайки 13. Вращая винт 14, натяните ремень, производя проверку натяжения с помощью устройства КИ–8920. Затяните центральный болт 6 и гайку 13.

б) комбайновый дизель:

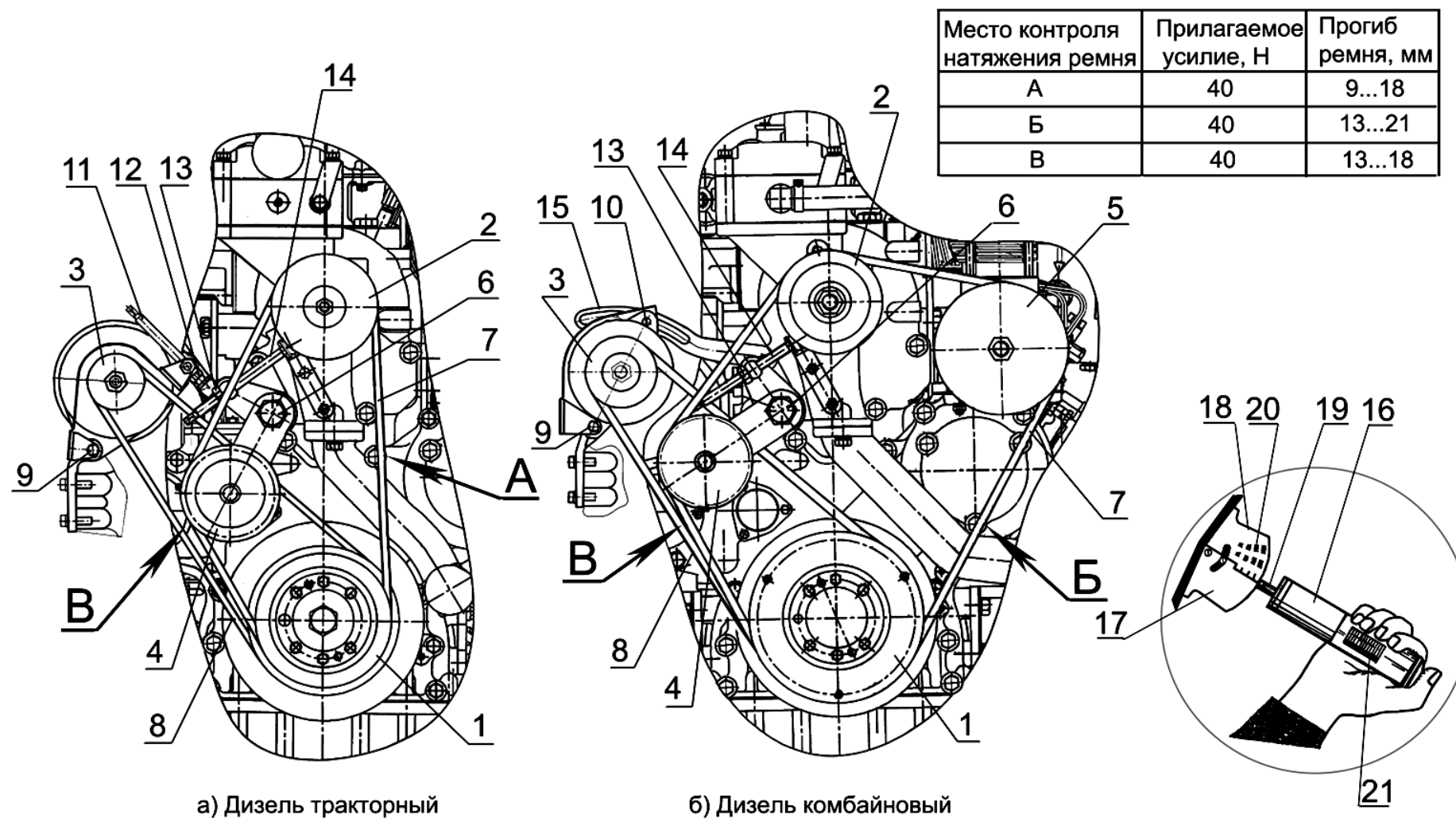
Натяжение ремня привода генератора считается нормальным, если прогиб его на ветви В (шкив коленчатого вала – шкив генератора) находится в пределах 13...18 мм при нажатии на него с усилием 40 Н.

Для регулировки натяжения ремня 8 ослабьте гайки болтов 9 крепления лап генератора и болт 10 крепления генератора к планке 15. Поворотом корпуса генератора отрегулируйте натяжение ремня. Затяните болт 10 крепления генератора к планке и гайки болтов 9 крепления лап генератора.

Прогиб ремня привода водяного насоса и компрессора считается нормальным, если прогиб его на ветви Б (шкив коленчатого вала – шкив компрессора) находится в пределах 13....21 мм при нажатии на него с усилием 40Н.

Для регулировки натяжения ремня 7 привода водяного насоса и компрессора ослабьте затяжку центрального болта 6 и гайки 13. Вращая винт 14, натяните ремень, производя проверку натяжения с помощью устройства КИ–8920. Затяните центральный болт 6 и гайку 13.

Замену ремней 7 на комбайновых дизелях производить комплектно. Разность длин ремней одного комплекта не должна превышать 3–х мм.



1 – шкив коленчатого вала; 2 – шкив водяного насоса; 3 – шкив генератора; 4 – шкив натяжной; 5 – шкив компрессора; 6 – болт центральный (крепления рычага натяжителя); 7 – ремень привода водяного насоса (и компрессора для комбайнового дизеля); 8 – ремень привода генератора; 9 – болты с гайками крепления лап генератора; 10 – болт (крепления генератора к планке); 11 – палец; 12 – гайка; 13 – гайка; 14 – винт натяжной; 15 планка; 16 – корпус-ручка устройства КИ-8920; 17 и 18 – сегменты; 19 – шток; 20 – шкала прогиба; 21 – указатели нагрузки.

Рисунок 24 – Проверка натяжения ремней

4 ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ

4.1 Текущий ремонт дизеля

4.1.1 Общие указания

Текущий ремонт – это ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности изделия и состоящий в замене и (или) восстановлении отдельных его частей.

Текущий ремонт выполняется при возникновении отказов и повреждений (неисправностей) двигателя, которые не могут быть устранены регулировками при техническом обслуживании.

Признаками необходимости текущего ремонта дизеля являются: повышенный расход топлива, увеличенный угар масла, пониженное давление масла, ухудшение пусковых качеств.

Неисправные составные части при текущем ремонте могут быть заменены новыми при условии, что другие части изделия располагают еще значительным запасом ресурса.

Текущий ремонт необходимо проводить, используя необезличенный метод, при котором сохраняется принадлежность восстанавливаемых составных частей к определенному дизелю.

При этом методе остаточный ресурс деталей и сборочных единиц сохраняется при ремонте более полно в связи с тем, что не требуется увеличение длительности приработки и не происходит при этом повышенного износа годных без восстановления деталей и сопряжений.

Работы по текущему ремонту должны выполнять работники, прошедшие подготовку по программе обучения слесарей по ремонту двигателей и имеющие квалификацию слесарь 3, 4 разряда, знающие устройство и принцип действия дизеля Д–262S2; Д–263S2 и их модификаций.

Для предварительной диагностики технического состояния в процессе эксплуатации на дизеле установлены: датчик указателя давления масла в системе смазки и датчик сигнализатора аварийного давления, расположенные в крышке теплообменника; датчик указателя температуры охлаждающей жидкости и датчик аварийной температуры охлаждающей жидкости – в корпусе термостатов.

Степень засоренности воздухоочистителя контролируется с помощью датчика сигнализатора засоренности воздушного фильтра, предназначенного для включения сигнальной лампы при засоренности воздушного фильтра выше допустимой.

Контрольные приборы, отображающие информацию датчиков, располагаются на щитке приборов трактора, комбайна, машины.

Перечень возможных отказов и повреждений составных частей дизеля и условия их устранения текущим ремонтом приведены в таблице 14.

Таблица 14

Составная часть дизеля	Отказы и повреждения, устраняемые текущим ремонтом в условиях:	
	мастерских хозяйства	специализированных ремонтных участков, предприятий
Турбокомпрессор	—	все отказы и повреждения
Насос топливный	—	все отказы и повреждения
Головка цилиндров	нарушение герметичности клапанов	износ внутренних поверхностей отверстий направляющих втулок клапанов; предельный износ седел клапанов; коробление плоскости прилегания головки к блоку; трещины; повреждения резьбовых отверстий
Гильза – поршень	снижение или потеря уплотняющей способности газового стыка	—
Насос водяной	все отказы и повреждения	—
Центробежный масляный фильтр	—	все отказы и повреждения
Насос масляный	—	снижение производительности
Насос шестеренный	—	снижение производительности
Муфта сцепления	—	все отказы и повреждения
Компрессор	—	снижение производительности
Стартер	эрозийный износ контактной пары реле стартера; износ щеток, коллектора	межвитковое замыкание в катушках; повреждение изоляции катушек; износ подшипников; отказ привода.

4.1.2 Меры безопасности

К текущему ремонту допускаются рабочие, прошедшие специальное обучение и имеющие удостоверение о присвоении квалификации, прошедшие инструктаж по технике безопасности и пожарной безопасности, а также обучение и проверку знаний по вопросам охраны труда, и обеспеченные спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты.

Демонтаж неисправных узлов производите только на неработающем дизеле.

При осмотре дизеля пользуйтесь переносной лампой напряжением не более 12 В.

Слив топлива и слив масла производите только в емкости. Пролитые на пол ГСМ засыпать опилками или песком и убрать с рабочего места.

При использовании подъемно–транспортных средств необходимо надежным способом закреплять перемещаемый груз. На подъемно–транспортных средствах должны быть нанесены данные об их грузоподъемности.

Запрещается использовать подъемник при массе груза, превышающей грузоподъемность машины и провозить любые грузы над людьми.

Недопустимо устанавливать крупные детали и агрегаты друг на друга, создавая аварийную композицию.

Мойку деталей и узлов выполнять на специально оборудованном рабочем месте.

Не допускается работа с незаземленным моечным оборудованием и имеющем не зануленный электродвигатель насоса.

Разбирать и собирать мелкие узлы следует на верстаке, крупные – на специальных стендах.

Приспособления, используемые в работе, должны быть в исправном состоянии. Съемники не должны иметь трещин, погнутых стержней, сорванной или смятой резьбы. Пользоваться изношенными или неисправными съемниками запрещается.

Рабочий инструмент должен быть исправным и соответствующего размера. Неисправными ключами с изношенным или деформированным зе-вом пользоваться нельзя.

Для проверки совпадения отверстий следует применять оправку, ломик или болт, но не пальцы рук.

При выполнении работ на сверлильном или обдирочно–шлифовальном станке, или с использованием пневмоинструмента необходимо соблюдать установленные меры безопасности.

При использовании электроинструмента необходимо принимать меры электробезопасности: применять инструмент с исправной электроизоляцией, использовать заземление корпуса, пользоваться индивидуальными средствами защиты.

Рабочее помещение должно быть обеспечено средствами пожаротушения.

4.2 Текущий ремонт составных частей

Описание последствий отказов, их возможных причин, а также указания по устранению последствий отказов приведены в таблице 15.

Таблица 15

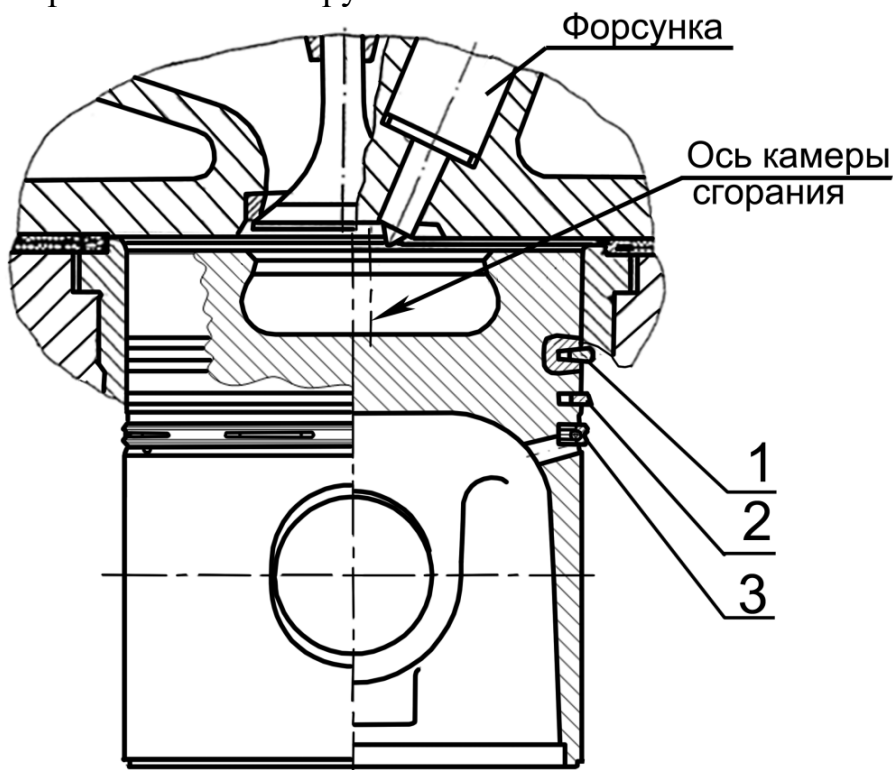
Описание последствий отказов и повреждений	Возможные причины	Указания по установлению последствий отказов и повреждений сборочной единицы	Указания по устранению последствий отказов и повреждений
Двигатель			
1 Из выпускной трубы идет синий дым.	1.1 Масло в камере сгорания по причине износа поршневых колец.	1.1; 2.1 Контролируйте расход масла на угар путем учета долива масла при ЕТО; обратите внимание на интенсивность изменения цвета масла за период наработки, установленный для замены масла. Методом исключения проведите идентификацию неисправностей дизеля и турбокомпрессора по таблице Приложения Е.	1.1 Замените поршневые кольца (п.4.2.1).
2 Затруднен запуск дизеля. Снижена динамика набора оборотов при увеличении подачи топлива. Из выпускной трубы идет, белый дым	2.1 Недостаточная герметичность в камере сгорания при посадке тарелок клапанов в седла клапанов		Снимите головки цилиндров с двигателя и выполните притирку клапанов (п.4.2.2).

4.2.1 Основные указания по замене поршневых колец

Снимите с дизеля головки цилиндров и масляный поддон. Опустите поршень в нижнюю мертвую точку, поворачивая вручную маховик дизеля. Очистите верхний пояс гильзы от нагара, исключив при этом попадание в цилиндр частиц нагара. Не допускается использовать при очистке стальной скребок с целью исключения повреждений «зеркала» гильзы.

Отверните гайки крепления крышки шатуна, снимите крышку шатуна и извлеките из цилиндра поршень в сборе с шатуном. Поршень с шатуном извлекайте вверх – в сторону установки головки.

На каждый поршень дизеля, в соответствии с рисунком 29, устанавливаются верхнее компрессионное кольцо трапецеидальное, одно компрессионное конусное кольцо и одно маслоъемное кольцо коробчатого типа с пружинным расширителем. Компрессионные кольца на торцевой поверхности у замка имеют маркировку “ТОР”, которая при установке колец должна быть обращена к днищу поршня. Стык расширителя маслоъемного кольца не должен совпадать с замком кольца. Замки поршневых колец располагайте на равном расстоянии по окружности.



1 – верхнее компрессионное кольцо; 2 – компрессионное конусное кольцо; 3 – маслоъемное кольцо.

Рисунок 25 – Схема установки поршневых колец.

Вставьте поршень с шатуном в цилиндр таким образом, чтобы камера сгорания была смещена в сторону топливного насоса, установите крышку шатуна.

Для исключения поломок поршневых колец при установке поршня с шатуном в цилиндр используйте оправку для обжима колец.

Момент затяжки гаек крепления крышки шатуна указан в таблице приложения Г.

4.2.2 Основные указания по притирке клапанов

Отверните гайки крепления стоек оси коромысел и демонтируйте ось коромысел с пружинами и коромыслами.

Отверните болты крепления головки, снимите головку.

Рассухарьте клапан, снимите тарелку пружин клапана, пружины клапана, шайбы пружин клапана.

Для притирки на фаску клапана наносят тонкий слой притирочной пасты, представляющей собой смесь абразивного порошка с маслом и, прижимая клапан к гнезду, поворачивают его на некоторый угол в обе стороны, немного отводя от гнезда (приподнимая) при перемене направления движения.

Притирку продолжайте до тех пор, пока на фаске клапана и на фаске седла клапана не появится непрерывный матовый поясok шириной не менее 1,5 мм, разрывы полосы или наличие рисок не допускаются. Допускается разность ширины пояса не более 0,5 мм.

После притирки клапаны и головку промыть.

При сборке головки стержень клапана смазать моторным маслом

4.2.3 Затяжка болтов крепления головок цилиндров

При ремонте дизеля, связанным со снятием головок цилиндров, установленные на дизель прокладки головок цилиндров подлежат замене.

При установке на дизель новой прокладки необходимо заменить все болты крепления головок цилиндров. Болты крепления головки цилиндров затянуть динамометрическим ключом по схеме (Рисунок 28) следующими этапами:

- 1 этап.** Затянуть все болты крутящим моментом 50 ± 10 Н·м;
- 2 этап.** Затянуть все болты крутящим моментом 190 ± 10 Н·м;
- 3 этап.** Затянуть все болты крутящим моментом 260 ± 10 Н·м.

При проверке на доворачивание, не ранее 20 мин после затяжки, допустимый крутящий момент должен быть не менее 250 Н·м.

После затяжки болтов крепления головок цилиндров установите на место оси коромысел и отрегулируйте зазор между коромыслами и клапанами. Установите на место крышки головок цилиндров и колпаки крышек.

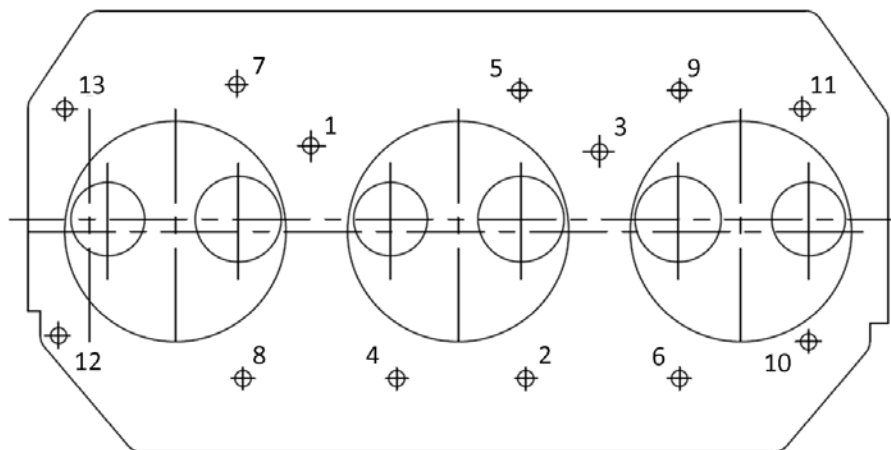


Рисунок 26 – Схема последовательности затяжки болтов
крепления головки цилиндров.

4.2.4 Основные указания по притирке клапанов

Отверните гайки крепления стоек оси коромысел и демонтируйте ось коромысел с пружинами и коромыслами.

Отверните болты крепления головки цилиндров, снимите головку.

Рассухарьте клапан, снимите тарелку пружин клапана, пружины клапана, шайбы пружин клапана; с втулки направляющей клапана снимите уплотнительную манжету.

Притирать клапаны на специальных станках типа ОПР–1841А или на стендах ОР–6687М. На фаски клапанов или на фаски гнезд головки цилиндров нанести пасту, приготовленную по одному из следующих составов:

- карбид бора М 40 – 10%; микрокорунд М 20 – 90%;
- электрокорунд зернистый М14 – 87%; парафин – 13%;

Состав разводят в дизельном масле до сметанообразного состояния. Для повышения качества рекомендуется добавлять олеиновую или стеариновую жирную кислоту.

Притирку продолжайте до тех пор, пока на фаске клапана и на фаске седла клапана не появится непрерывный матовый поясok шириной не менее 1,5 мм, разрывы полоски или наличие рисок не допускаются. Допускается разность ширины пояса не более 0,5 мм.

После притирки клапаны и головку промыть.

При сборке головки стержень клапана смазать моторным маслом.

Притирку клапанов возможно производить вручную, с помощью слесарного приспособления, но трудоемкость операции притирки при этом значительно увеличивается.

5. ХРАНЕНИЕ

Дизели, поступающие на конвейер серийного производства, консервируются на срок 6 месяцев. В течение этого периода рекомендуется установка дизеля на транспортное средство и ввод его в эксплуатацию.

В случае, если в данный период эксплуатация дизеля не была начата, в целях обеспечения работоспособности дизеля, экономии материальных средств на ремонт и подготовку к работе, дизель должен быть поставлен на хранение.

Хранение дизелей независимо от времени года должно производиться в соответствии с ГОСТ 7751–2009, при котором трактор, комбайн, машину с установленным на нем дизелем необходимо поставить в закрытое помещение или под навес. Допускается хранить тракторы, комбайны, машины на открытых оборудованных площадках при обязательном выполнении работ по герметизации (см. ниже).

Подготовка дизеля к хранению должна быть закончена не позднее 10 дней с момента завершения эксплуатации.

При подготовке дизеля к хранению необходимо выполнить следующие работы:

- залить масло в дизель в соответствии с Химмотологической картой.
- залить охлаждающую жидкость в соответствии с Химмотологической картой.
- в составе транспортного средства также залить дизельное топливо соответствующее техническим требованиям СТБ–1658–2012 класса К5 зимнего сорта (при необходимости прокачайте систему).

Примечание для дизелей, находившихся в эксплуатации

Если дизель был в эксплуатации, то находящееся в нем масло необходимо подвергнуть физико–химическому анализу на соответствие нормам (щелочное число, вязкость, содержание воды).

В случае несоответствия показателей нормам, масло, находящееся в дизеле, необходимо заменить. Охлаждающую жидкость необходимо сменить, если ее срок эксплуатации превышает 5 лет. Если топливо, находящееся в баке, летнего сорта – сменить на топливо зимнего сорта.

Запустите дизель и дайте ему поработать 15 минут. Заглушите дизель, технические жидкости не сливайте.

После проведенных процедур дизели допускается хранить до 3–х лет, при этом необходимо каждые 12 месяцев проводить физико–химический анализ залитого в дизель масла по основным показателям: щелочное число, вязкость, содержание воды.

При соответствии основных показателей нормам, необходимо запустить дизель и дать ему поработать 15 минут.

При несоответствии основных показателей нормам необходимо заменить масло в соответствии с Химмотологической картой, после чего запустить дизель и дать ему поработать 15 минут.

При хранении трактора, с/х машины под навесом или на открытой площадке снимите с дизеля и сдайте на склад генератор и стартер. Место

установки стартера закройте герметично. При отсутствии возможности снятия генератор и стартер необходимо закрыть мешками из пленки полиэтиленовой и оклеить лентой полиэтиленовой с липким слоем ГОСТ 20477–86 или завязать шпагатом ШЛ 4,0 (0,25) Н1 «б» ГОСТ 17308.

По истечении 3–х лет хранения необходимо заменить масло. Охлаждающую жидкость не менять (срок смены охлаждающей жидкости 5 лет).

Для дизелей, хранящихся неустановленными на трактор, машину выполнить дополнительно:

- протереть салфеткой и нанести масло Белакор АН–Т или рабочее консервационное масло на привалочную плоскость маховика (при отсутствии муфты сцепления), привалочные плоскости гидронасосов типа НШ, шлицы нажимного диска муфты сцепления, фланцевый разъем выпускного отверстия турбокомпрессора (для дизелей без выпускного патрубка).

- наружные отверстия выпускного коллектора, впускного коллектора, корпуса термостата, патрубка водяного насоса, турбокомпрессора, сапунов дизеля закрыть пленкой полиэтиленовой ГОСТ 10354–82 и завязать шпагатом ШЛ 4,0 (0,25) Н1 «б» ГОСТ 17308–88.

- моноциклон воздухоочистителя закрыть мешками из пленки полиэтиленовой и оклеить лентой полиэтиленовой с липким слоем ГОСТ 20477–86 или завязать шпагатом ШЛ 4,0 (0,25) Н1 «б» ГОСТ 17308–88.



Внимание! Запрещается хранить в одном помещении с дизелями и запасными частями аккумуляторы, кислоты, соли, щелочи и другие вещества, способные вызвать коррозию металлов.

Перед пуском трактора, комбайна, машины в работу выполните все подготовительные работы в соответствии с указаниями соответствующих пунктов руководства по эксплуатации.

Рекомендации по хранению ремня

При хранении дизеля необходимо ослабить натяжение ремня привода вспомогательных агрегатов либо снять ремень. Храните ремень в прохладном сухом помещении без доступа прямого солнечного света. Чтобы избежать деформации ремней, хранить допускается на стеллажах небольшими штабелями либо в небольших контейнерах.

Перед запуском дизеля проверьте состояние ремня на наличие дефектов, при обнаружении дефектов замените ремень.

Если ремень хранится в ослабленном состоянии на дизеле, то по истечению 2–х лет ремень необходимо заменить. При хранении ремня снятым с дизеля замену производить также через 2 года.



Внимание! Перед каждым пуском дизеля во время хранения, а также после снятия с хранения необходимо установить необходимое натяжение ремня в соответствии с п. 3.2.22 настоящего Руководства по эксплуатации.

6 ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

Транспортирование дизелей должно обеспечить его защиту от воздействия влаги и механических повреждений по условиям хранения 2 (С) ГОСТ 15150–69.

При транспортировании дизелей наружные отверстия должны быть закрыты заглушками.

Размещение и крепление дизелей при транспортировании в вагонах согласно Приложению 3 к соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении “Технические условия размещения и крепление грузов”.

Погрузка, размещение, крепление, укрытие и разгрузка при транспортировании автомобильным транспортом должно соответствовать “Правилам автомобильных перевозок грузов”, утвержденным советом министров РБ 30.06.2008 г. №970

Строповка дизеля согласно Приложению Ж.

7 УТИЛИЗАЦИЯ

При утилизации дизеля после окончания срока службы (эксплуатации) необходимо:

- слить масло из системы смазки и отправить его в установленном порядке на повторную переработку;
- слить из системы охлаждения охлаждающую жидкость и поместить ее в предназначенные для хранения емкости;
- произвести полную разборку дизеля на детали, рассортировав их на стальные, чугунные, алюминиевые, из цветных и драгоценных металлов, и отправить в установленном порядке на повторную переработку.

При проведении технического обслуживания и текущего ремонта дизеля подлежащие замене (при необходимости) детали и сборочные единицы отправить на повторную переработку, разобрав при этом сборочные единицы на детали и рассортировав их по материалам.

Приложение А. (справочное)
Химмотолигичекая карта

Таблица А.1

Номер позиции	Наименование, индекс сборочной единицы (функционально законченное устройство, механизм, узел трения)	Количество сборочных единиц в изделии, шт.	Наименование и обозначение марок ГСМ				Масса (объем) ГСМ, заправляемых в изделие при смене (пополнении), кг (дм3)	Периодичность смены (пополнения) ГСМ	Примечание
			Основные	Дублирующие	Резервные	Зарубежные			
1	Бак топливный	1	Топливо дизельное, технические условия которого соответствуют требованиям СТБ 1658-2015, экологического класса К4 и выше, сорта (для умеренного климата) или класса (для арктического и холодного зимнего климата) в соответствии с температурой окружающей среды на месте эксплуатации дизеля	Топливо дизельное, технические условия которого соответствуют требованиям ГОСТ 32511-2013, экологического класса К3 и выше, сорта (для умеренного климата) или класса (для арктического и холодного зимнего климата) в соответствии с температурой окружающей среды на месте эксплуатации дизеля	Не имеется	Топливо дизельное, технические условия которого соответствуют требованиям EN 590:2013, с содержанием серы не более 50 мг/кг (0,005 %) Топливо дизельное, вид I, вид II, вид III ГОСТ Р 52368-2005, сорта (для умеренного климата) или класса (для арктического и холодного климата) в соответствии с температурой окружающей среды на месте эксплуатации дизеля			

Продолжение таблицы А.1

Номер пози- ции	Наименование, индекс сборочной единицы (функционально законченное устройство, механизм, узел трения)	Количество сборочных единиц в изделии, шт.	Наименование и обозначение марок ГСМ				Масса (объем) ГСМ, заправляемых в изделие при смене (пополнении), кг (дм3)	Периодичность смены (пополнения) ГСМ	Примечание
			Основные	Дублирующие	Резервные	Зарубежные			
2	Картер масляный*	1	Летом (устойчивая температура окружающего воздуха выше плюс 5°С)				16,2 (18)	250 ч или один раз в год**	Применение моторных масел в зависимости от условий эксплуатации: лето (плюс 5 °С и выше) – SAE 30; SAE 10W-40 (30); SAE 15W-40 (30); SAE 20W-40 (30); зима (минус 10 °С и выше) – SAE 20W; SAE 10W-40 (30); зима (минус 20 °С и выше) – SAE 10W-20 (30, 40); SAE 5W-30 (40); зима (ниже минус 20 °С) – SAE 5W-30 (40); SAE 0W-30 (40).
			Масла моторные «НАФТАН ДЗ» SAE 10W-40, SAE 15W-40, SAE 20W-50 ТУ ВУ 300042199.010-2009, «Лукойл Авангард» SAE 10W-40, SAE 15W-40	Не имеется	Не имеется	Hessol Turbo Diesel SAE 15W-40, ALPINE Turbo SAE 15W-40, ALPINE RST Super SAE 15W-40, ALPINE Turbo Super SAE 10W-40, ORLEN OIL Platinum Ultor Progress SAE 10W-40, ORLEN OIL Platinum Ultor Futuro SAE 15W-40			
			Зимой (устойчивая температура окружающего воздуха ниже плюс 5°С)						
			Масла моторные «НАФТАН ДЗ» SAE 10W-40 ТУ ВУ 300042199.010-2009	Не имеется	Не имеется	ALPINE Turbo Super SAE 10W-40, ORLEN OIL Platinum Ultor Progress SAE 10W-40, ORLEN OIL Platinum Ultor Max SAE 5W-40			

Продолжение таблицы А.1

Номер позиции	Наименование, индекс сборочной единицы (функционально законченное устройство, механизм, узел трения)	Количество сборочных единиц в издании, шт.	Наименование и обозначение марок ГСМ				Масса (объем) ГСМ, заправляемых в изделие при смене (пополнении), кг (дм3)	Периодичность смены (пополнения) ГСМ	Примечание
			Основные	Дублирующие	Резервные	Зарубежные			
3	Насос системы охлаждения (подшипниковая полость)	1	Смазка Литол-24-МЛи 4/12-3 ГОСТ 21150-87	Не имеется		Shell Retinax EP, Shell Retinax HD	0,045 (0,05)	Одноразовая	Закладывается изготовителем. В процессе эксплуатации пополнения смазки не требуется.
4	Система охлаждения (без радиатора и соединительных патрубков)	1	Жидкости охлаждающие низкотемпературные «Тосол (-35) FELIX» (до минус 35 °С), «Тосол (-45) FELIX» (до минус 45 °С), «Тосол (-65) FELIX» (до минус 65 °С) ТУ 2422-006-36732629-99 производства ООО «Тосол-Синтез», г. Дзержинск, РФ Жидкость охлаждающая низкотемпературная «Тасол-АМП40» (до минус 40 °С), ТУ ВУ 101083712.009-2005 производства ОАО «Гомельхимторг», г. Гомель, РБ Жидкость охлаждающая низкотемпературная «CoolStream Standard 40» (до минус 40 °С), ТУ 2422-002-13331543-2016 производства ОАО «Техноформ»,г. Климовск, РФ	Охлаждающая жидкость ОЖ-40 (до минус 40 °С), ОЖ-65 (до минус 65 °С) ГОСТ 28084-89	Не имеется	Охлаждающие жидкости, соответствующие стандартам: -ASTM D4985 -VAG TL774-C (G11)	13,4 (12,5)	Один раз в два года	Обязательна проверка потребителем охлаждающих жидкостей по входному контролю.

Продолжение таблицы А.1

Номер позиции	Наименование, индекс сборочной единицы (функционально законченное устройство, механизм, узел трения)	Количество сборочных единиц в изделии, шт.	Наименование и обозначение марок ГСМ				Масса (объем) ГСМ, заправляемых в изделие при смене (пополнении), кг (дм3)	Периодичность смены (пополнения) ГСМ	Примечание
			Основные	Дублирующие	Резервные	Зарубежные			
			Автожидкость охлаждающая (антифриз) «Тосол- А40МН» (до минус 40 °С), «Тосол –А65МН» (до минус 65 °С),ТУ РБ 500036524.104-2003производства УП «АзотХимФортис», г. Гродно, РБ. Жидкости охлаждающие (антифриз) «NIAGARA GREEN-40» (до минус 40 °С) «NIAGARA GREEN-65» (до минус 65 °С) ТУ 2422-002-63263522-2015 производства ООО ПКФ «Ниагара» г. Н.Новгород, РФ Жидкости охлаждающие низкотемпературные «ГАЗПРОМНЕФТЬ АНТИ-ФРИЗ» СТО 84035624-166-2015 производства ООО «Газпромнефть-СМ», РФ Жидкость охлаждающая «ТОСОЛ ЭКО-100М» ТУ ВУ 400048086.028-2017 производства ОАО «Гомель-химторг»,г. Гомель, РБ						
* Допускается применение иных моторных масел, соответствующих классам CF-4 и выше по классификации API или E3 и выше по классификации ACEA, с вязкостью, соответствующей температуре окружающего воздуха на месте эксплуатации дизеля. ** Если интервал технического обслуживания по замене моторного масла (в часах работы) не достигается в течение одного календарного года, то дальнейшая его эксплуатация допускается только при условии проверки физико-химических параметров моторного масла и подтверждения их соответствия требованиям нормативной документации (один раз в год, не более 3 лет эксплуатации).									

Приложение Б. (справочное)**Ведомость ЗИП (ЗИ)**

Прикладываемая к дизелю ведомость ЗИП содержит перечень запасных частей, инструментов и принадлежностей. В данной ведомости оговорены обозначения запасных частей и инструмента, коды продукции, наименование запасных частей и инструмента, место укладки, применяемость, количество запасных частей в изделии и комплекте.

В зависимости от модификации и исполнения дизеля, каждому ЗИП присваивается отдельное обозначение (номер).

Номер ведомости ЗИП указан в паспорте на дизель.

Приложение В. (справочное)**Размерные группы гильз цилиндров и поршней**

Таблица В.1

Маркировка групп	Дизель		Дизель	
	Д-262S2	Д-263S2	Д-262S2	Д-263S2
	Диаметр гильзы, мм		Диаметр юбки поршня, мм	
Б	110 ^{+0.06} _{+0.04}	115 ^{+0.06} _{+0.04}	110 ^{-0.05} _{-0.07}	115 ^{-0.05} _{-0.07}
С	110 ^{+0.04} _{+0.02}	115 ^{+0.04} _{+0.02}	110 ^{-0.07} _{-0.09}	115 ^{-0.07} _{-0.09}
М	110 ^{+0.02}	115 ^{+0.02}	110 ^{-0.09} _{-0.11}	115 ^{-0.09} _{-0.11}

В комплект на один дизель подбираются поршни, шатуны и поршневые пальцы одной весовой группы, разновес шатунов в комплекте с поршнями не должен превышать 30 г.

Номинальные размеры коренных и шатунных шеек коленчатого вала

Таблица В.2

Маркировка групп	Дизель Д-262S2		Дизель Д-263S2	
	Диаметр шейки вала, мм		Диаметр шейки вала, мм	
	коренной	шатунной		
1Н	85,25 ^{-0.085} _{-0.104}	73,00 ^{-0.120} _{-0.139}	94,25 ^{-0.085} _{-0.104}	76,00 ^{-0.120} _{-0.139}
2Н	85,00 ^{-0.085} _{-0.104}	72,75 ^{-0.120} _{-0.139}	94,00 ^{-0.085} _{-0.104}	75,75 ^{-0.120} _{-0.139}

Коренные и шатунные шейки и вкладыши подшипников коленчатого вала изготавливаются двух номинальных размеров.

Коленчатые валы, шатунные и коренные шейки которых изготовлены по размеру второго номинала, имеют на первой щеке дополнительное обозначение:

«2К» – коренные шейки второго номинала;

«2Ш» – шатунные шейки второго номинала,

«2КШ» – коренные и шатунные шейки второго номинала.

Приложение Г. (справочное)
Регулировочные параметры дизеля

Таблица Г.1

Наименование	Единица измерения	Значение
Давление масла в системе смазки прогретого дизеля при номинальной частоте вращения коленчатого вала	МПа	0,28–0,45
Температура охлаждающей жидкости в системе охлаждения	°C	80–95
Прогиб ремней привода водяного насоса, пневмокомпрессора и генератора		Смотри п. 3.2.24
Зазор между бойком коромысла и торцом стержня клапана на непрогретом дизеле для клапанов: впускных выпускных		Смотри п. 3.2.16
Установочный угол опережения впрыска топлива до В.М.Т.	град	8 ± 1
Давление начала подъема иглы распылителя форсунки	МПа	25,0...26,2
Значение момента затяжки основных резьбовых соединений: болтов крепления головки цилиндров болтов коренных подшипников гаек болтов шатунных подшипников болтов крепления маховика болтов крепления противовеса болтов крепления форсунок болта шкива коленчатого вала гайки колпака центробежного масляного фильтра гайки –барашки воздухоочистителя болтов крепления демпфера	Н.м	270±10 220–240 100–120 160–180 120–140 20–35 160–200 35–50 8–10 80–100

Приложение Д. (справочное)

Регулировочные параметры топливного насоса высокого давления

Таблица Д.1 – Регулировочные параметры топливных насосов PP6M10Pli; P7100; PFW6–33 при проверке на стенде.

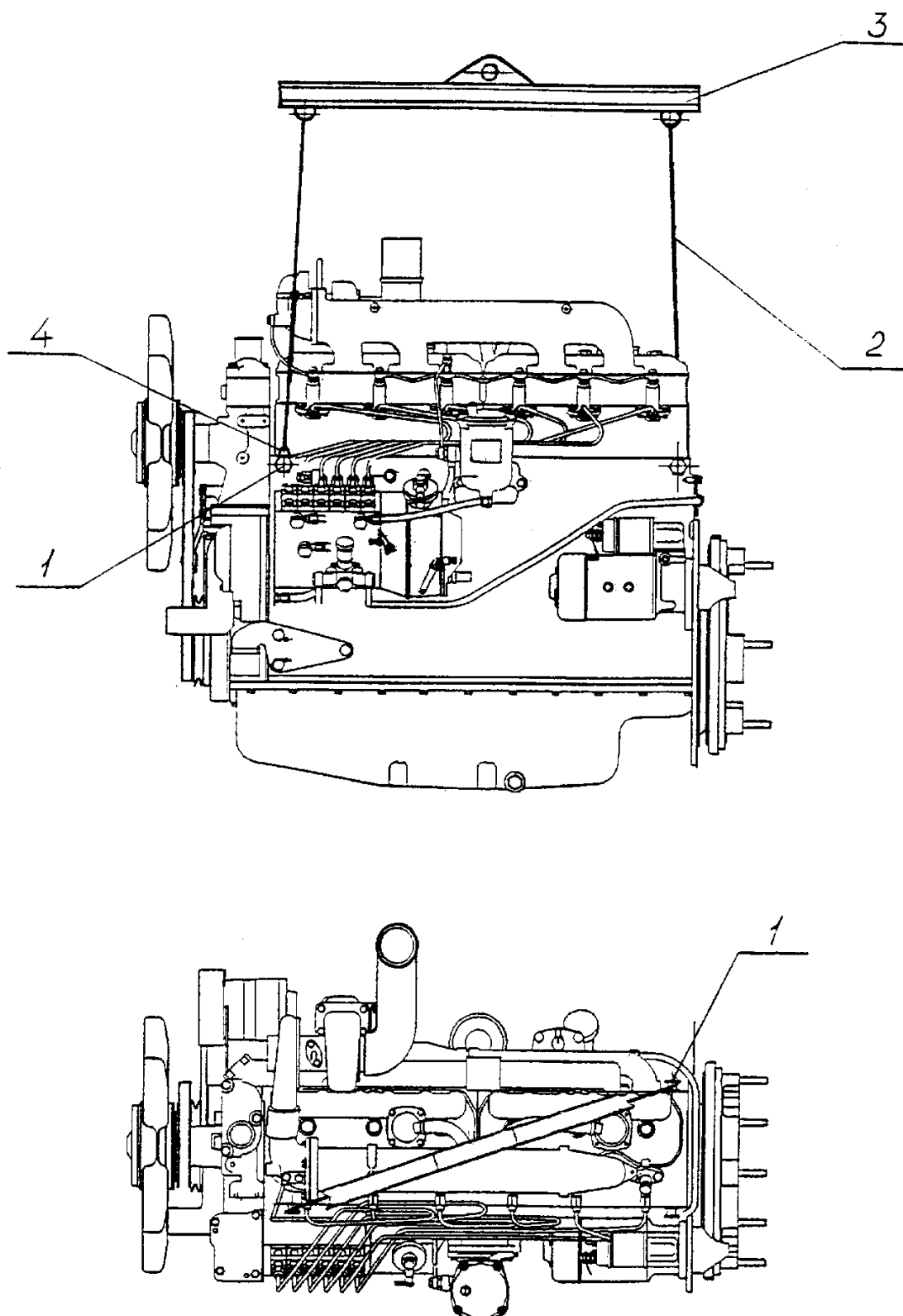
Наименование	Единица измерения	Значения параметров для дизелей:							
		Д–262.2 S2T		Д–262.1 S2; Д–263.2 S2			Д–262 S2; Д–263 S2		
		PP6M10Pli	P7100	PP6M10Pli	P7100	PFW6–33	PP6M10Pli	P7100	PFW6–33
1.Средняя цикловая подача топлива по линиям высокого давления	мм³/цикл	≥150							
2.Номинальная частота вращения кулачкового вала	мин ^{–1}	1050							
3.Средняя цикловая подача топлива при номинальной частоте вращения	мм³/цикл	140±3	180±4	160±3	202±4	160±3	170±3	220±4	170±3
4.Неравномерность подачи топлива при номинальной частоте вращения, не более	%	6							
5.Частота вращения при начале действия регулятора	мин ^{–1}	1080 ⁺¹⁰							
6.Частота вращения, соответствующая полному автоматическому отключению топливоподачи регулятором, не более	мин ^{–1}	1180	1270	1190	1270	1190	1200	1270	1200
7.Средняя цикловая подача топлива секциями насоса при частоте вращения (мин ^{–1})/давлении в пневмокорректоре (МПа): – 750/0,15; – 700/0,15; – 600/0,15; – 500/0,055	мм³/цикл	150±4		175±4		175±4	180±5		180±5
		120±5	180±6	140±5	202±6	140±5	180±4	224±6	140±6
			100±4		121±4			135±4	
8.Средняя цикловая подача топлива при отсутствии давления в пневмокорректоре и частоте вращения: – 600 мин ^{–1} ; – 500 мин ^{–1}	мм³/цикл	94	76	94	76	94	94	76	94
		106	84	106	84	106	106	84	106

Примечание:1. Проверку регулировочных параметров топливного насоса по п.п.3...6 производить при давлении воздуха в пневмокорректоре 0,15...0,16 МПа.

2.Регулировку и разборку топливных насосов высокого давления производить только в специализированных мастерских на безмоторныстендах с комплектом стендовых форсунок и трубопроводов, соответствующих требованиям заводов–изготовителей топливных насосов.

Приложение Е. (справочное)

Схема строповки дизеля



1 – серьга; 2 – трос (цепь); 3 – балка; 4 – захват.

Рисунок Е.1 – Схема строповки дизеля.

Приложение Ж (справочное)

**Информационный вкладыш руководств по эксплуатации
по применению оригинальных фильтров очистки топлива, воздуха,
масла ОАО «УКХ «ММЗ»**

Таблица 1Ж

Наименование RU	Наимено- вание En	Обозначение ММЗ	ДхН, мм	Масса, кг	Штрих-код индивиду- альный	Колич., шт в группе	Штрих-код групп
Д-262S2/263S2							
1.Элемент фильтрую- щий очистки топлива	Fuel filter	240-1117030	95x122	0,12	4811946030107	10	4811946030480
2. Фильтр очистки топлива	Fuel filter	260-1117030	85x185	0,77	4811946030152	12	4811946030503
3. Фильтр очистки масла	Oil filter	260-1017070	97,5x178,5	0,75	4811946030381	12	4811946030633
4. Фильтр очистки воздуха	Air filter						
4.1. Основной		260-1109300	270x440	1,72	4811946030305	1	-
4.2. Контрольный		260-1109300-01	152x410	0,68	4811946030312	12	4811946030589



**В гарантийный период эксплуатации для сохранения гаран-
тийных обязательств необходимо применять оригинальные
фильтры очистки масла, фильтры очистки топлива, фильтры
очистки воздуха, изготовленные под торговой маркой ОАО
«Управляющая компания холдинга «МИНСКИЙ МОТОР-
НЫЙ ЗАВОД».**