

**М Е Ж Г О С У Д А Р С Т В Е Н Н Ы Й С Т А Н Д А Р Т****МАСЛА МОТОРНЫЕ****ГОСТ****21490—76****Метод определения моющих свойств на установке  
УИМ-6-НАТИ****Взамен****ГОСТ 11637—65,****ГОСТ 12658—67**

ОКСТУ 0253

Motor oils. Method of test detergent  
properties by the installation «УИМ-6-НАТИ»

**Постановлением Государственного комитета стандартов Совета Министров СССР от 21 января 1976 г. № 159**  
**дата введения установлена**  
01.01.78

**Ограничение срока действия снято по протоколу № 2—92 Межгосударственного Совета по стандартизации,  
метрологии и сертификации (ИУС 2—93)**

Настоящий стандарт распространяется на моторные масла групп Б, Б<sub>2</sub>, В, В<sub>2</sub>, Г, Г<sub>2</sub> и устанавливает метод определения их моющих свойств.

Метод предназначен для индексации моторных масел по группам, предусмотренным ГОСТ 17479.1—85.

Сущность метода заключается в испытании масла на одноцилиндровой установке УИМ-6-НАТИ в течение 120 ч и определении его моющих свойств по суммарной загрязненности поршня нагаро- и лакоотложениями и подвижности поршневых колец.

Испытание моторных масел групп Г и Г<sub>2</sub> проводится с включением агрегата наддува, а масел групп Б, Б<sub>2</sub>, В, В<sub>2</sub> — без включения.

(Измененная редакция, Изм. № 1, 2).

**1. АППАРАТУРА, РЕАКТИВЫ И МАТЕРИАЛЫ**

1.1. При испытании применяют:

установку одноцилиндровую УИМ-6-НАТИ (см. приложение);

масла моторные эталонные М-10Б, М-10В<sub>2</sub> и М-10Г<sub>2</sub>;

раствор для удаления нагаро- и лакоотложений, содержащий в 10 дм<sup>3</sup> воды;

100 г мыла хозяйственного,

100 г стекла натриевого жидкого по ГОСТ 13078—81,

100 г соды кальцинированной технической по ГОСТ 10689—75,

10 г калия двухромовокислого по ГОСТ 4220—75;

бензин-растворитель для резиновой промышленности или другой марки без присадки, близкий по фракционному составу;

топливо дизельное марки Л по ГОСТ 305—82 с содержанием серы 0,8—1 %;

инструмент измерительный:

микрометры 1-го класса точности с пределами измерений 0—25, 25—50, 50—100, 100—125 мм;

нутромеры с пределами измерений 25—50 и 50—100 мм;

индикаторы 2-го класса точности с пределами измерений 18—50 и 50—125 мм;

меры длины концевые плоскопараллельные 2-го класса точности;

миниметр 1-го класса точности с пределами измерений ±50 мкм;

калибр диаметром 125,09;

щуп № 5 с пределами измерений 0,05—1,5 мм;

прибор ленточный для измерения упругости поршневых колец;

**Издание официальное****Перепечатка воспрещена**

★

*Издание с Изменениями № 1 и 2, утвержденными в декабре 1983 г.,  
июне 1987 г. (ИУС 3—84, 9—87).*

ванию металлическую вместимостью 10 дм<sup>3</sup>;  
глицерин дистиллированный по ГОСТ 6824—96 (за исключением 2-го сорта);  
весы аналитические типа АДВ-200 и весы технические типа ВЛТК-500.  
**(Измененная редакция, Изм. № 1, 2).**

## 2. ПОДГОТОВКА К ИСПЫТАНИЮ

- 2.1. Детали и узлы двигателя подбирают в соответствии с требованиями, приведенными в технической документации.
- 2.2. Зазоры в сопряженных деталях, овальность и конусность их поверхностей должны соответствовать значениям, приведенным в табл. 1.

Таблица 1

Наименование деталей	Допускаемое значение величины, мм	
	для новых деталей	для предельного износа деталей
<b>Зазоры</b>		
Юбка поршня — гильза цилиндра	0,30—0,35	0,45
Палец поршневой — втулка шатуна	0,03—0,04	0,10
Кольцо поршневое — канавка по высоте		
для 1 и 2-го колец	0,09—0,13	0,20
для 3-го кольца	0,08—0,10	0,17
для 4 и 5-го колец	0,24—0,30	0,35
В замке поршневого кольца	0,5—0,6	1,5
Радиальный между поршневым кольцом и рабочей поверхностью гильзы цилиндра (не более чем в двух местах по дуге 30° и не ближе 30° от замка кольца), не более	0,02	0,03
Шейка шатунная — вкладыш подшипника нижней головки шатуна	0,09—0,13	0,25
Направляющая втулка — клапан (впускной и выпускной)	0,08—0,12	0,20
<b>Овальность и конусность</b>		
Гильза цилиндра	Не более 0,03	0,08
Шейка шатунная коленчатого вала	Не более 0,03	0,08

### **(Измененная редакция, Изм. № 1).**

2.3. Значение упругости поршневых колец должно быть в пределах 49,0—68,6 Н (5,0—7,0 кгс) при сжатии кольца до зазора в замке 0,5 мм.

2.4. Поршневые кольца устанавливают в следующей последовательности: первое компрессионное — хромированное, второе и третье компрессионные — луженые нехромированные, маслосъемные — хромированные скребкового типа.

2.5. Новый двигатель, а также при установке на двигателе комплекта деталей цилиндроворшневой группы, проходит обкатку в течение 40 ч по режиму, указанному в табл. 2.

Таблица 2

Вид обкатки	Мощность двигателя		Частота вращения коленчатого вала двигателя, рад/с (мин <sup>-1</sup> )	Время работы двигателя для масел группы	
	кВт	(л. с.)		Б, Б <sub>2</sub> , В, В <sub>2</sub>	Г, Г <sub>2</sub>
«Холодная»	—	—	50(500)	5 мин	5 мин
	—	—	70(700)	5 мин	5 мин
	—	—	90(900)	15 мин	15 мин

## **С. 11 ГОСТ 21490—76**

Нагнетание масла в двигатель осуществляется односекционным масляным насосом с приводом от электромотора.

Постоянство заданного давления масла осуществляется с помощью редукционного клапана.

Требуемую рабочую температуру масла поддерживают электрическим подогревателем и масляным радиатором, охлаждаемым проточной водой.

Очистку масла осуществляют масляным фильтром.

### **4. СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ**

Система охлаждения — двухконтурная с раздельным охлаждением головки цилиндра и цилиндра.

Система охлаждения цилиндра принудительная; в качестве охлаждающей жидкости применяют глицерин. Для поддержания заданной температуры глицерина двигатель снабжен теплообменником, в котором установлен змеевик, охлаждаемый водопроводной водой. В системе охлаждения сохраняется постоянное давление паро-воздушным клапаном, расположенным на крышке теплообменника.

Охлаждение головки цилиндра осуществляется принудительно, с применением в качестве охлаждающей жидкости воды. Температура регулируется количеством подаваемой в смесительный бачок холодной воды.

### **5. АГРЕГАТ ДЛЯ ПОГЛОЩЕНИЯ И ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ**

Двигатель соединяется электрическим тормозным устройством типа КИ 1363В ГОСНИТИ или другим агрегатом, способным поглощать развиваемую мощность и поддерживать требуемое число оборотов двигателя длительное время.

### **6. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА**

Двигатель укомплектован двухплунжерным топливным насосом 2ТН-10×10 с тангенциальным профилем кулачков кулачкового вала.

Диаметр плунжера равен 10 мм. На двигателе установлена серийная форсунка закрытого типа ФШ-62×25. Система питания обеспечивается грубой и тонкой фильтрацией топлива.

### **7. СИСТЕМА НАДДУВА ДВИГАТЕЛЯ**

Установка укомплектована компрессором, ресивером, нагревателем воздуха и контрольно-измерительными приборами.

### **8. СИСТЕМА ВЫПУСКА ОТРАБОТАННЫХ ГАЗОВ**

Система выпуска отработанных газов должна иметь плавные переходы. Противодавление на выпуске при испытаниях без наддува должно быть 3920—4410 Па (400—450 мм вод.ст.), а с наддувом 4900—5390 Па (500—550 мм вод. ст.). Измерение противодавления проводят на расстоянии 100 мм от торца выпускного клапана головки цилиндра.

### **9. ПРИБОРЫ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА**

9.1. Измерения температур охлаждающих жидкостей и испытуемого масла производят термоэлектрическими термометрами с пределом измерения до 150 °C, или другим прибором, с погрешностью измерения не более 0,5 °C.

9.2. Температуру нагнетаемого в двигатель воздуха измеряют термоэлектрическим термометром с пределом измерения до 300 °C или другим прибором, обеспечивающим погрешность измерения не более 1,5 °C.

9.3. Температуру выпускных газов измеряют термоэлектрическим термометром с пределом измерения 800 °C или другим прибором, обеспечивающим погрешность измерения не более 1,5 °C.

9.1—9.3. (Измененная редакция, Изм. № 1).

9.4. Давление масла измеряют с помощью манометра, с пределом измерения до 1 МПа (10 кгс/см<sup>2</sup>) по ГОСТ 2405—88, обеспечивающим погрешность измерения не более 0,02 МПа (0,2 кгс/см<sup>2</sup>).

9.5. Количество газов, прорывающихся в картер, измеряют газометром объемного типа с пределом измерения 20—40 л/мин. Для сглаживания пульсации газов и отстоя масляных паров перед газометром устанавливают ресивер с фильтром.

Вид обкатки	Мощность двигателя		Частота вращения коленчатого вала двигателя, рад/с (мин <sup>-1</sup> )	Время работы двигателя для масел группы	
	кВт	(л. с.)		Б, Б <sub>2</sub> , В, В <sub>2</sub>	Г, Г <sub>2</sub>
«Горячая» без наддува	0	(0)	150(1500)	15 мин	15 мин
	3,7	(5)	150(1500)	20 мин	20 мин
	7,4	(10)	150(1500)	12 ч	2 ч
	11,0	(15)	150(1500)	16 ч 30 мин	5 ч
	14,7	(20)	150(1500)	10 ч	10 ч
«Горячая» с наддувом при $P_a = 0,05$ МПа (0,5 кгс/см <sup>2</sup> )	18,4	(25)	150(1500)	—	17 ч
	22,1	(30)	150(1500)	—	4 ч 30 мин
Постепенное уменьшение нагрузки, наддува и частоты вращения коленчатого вала до полной остановки двигателя	—	—	—	30 мин	30 мин

При мечание. При замене деталей цилиндроворшневой группы допускается проведение обкатки двигателя с использованием дизельного топлива с 2,5—3 % присадки АЛП-2. Продолжительность обкатки при этом ограничивается 3 ч, из которых 30 мин — холодная обкатка и 2 ч 30 мин — обкатка под нагрузкой с постепенным повышением мощности до номинального значения.

2.6. Перед обкаткой в картер заливают 5 кг масла М-10Г<sub>2</sub> или М-10В<sub>2</sub> и заливают воду в системы охлаждения головки цилиндра и цилиндра двигателя. Через 10 ч после начала обкатки проводят замену масла на свежее.

Давление масла на входе в двигатель должно быть  $(0,25 \pm 0,05)$  МПа ( $2,5 \pm 0,5$  кгс/см<sup>2</sup>).

Температура воды и масла на режиме «горячей» обкатки должна быть 80—90 °С.

2.7. В процессе обкатки допускаются остановки двигателя для долива масла и устранения выявленных неисправностей.

2.8. Прорыв газов в картер двигателя в конце 40 ч обкатки при работе на номинальном режиме без наддува не должен быть более 15 дм<sup>3</sup>/мин, с наддувом — 25 дм<sup>3</sup>/мин.

2.9. По окончании обкатки двигатель разбирают для удаления нагаро- и лакоотложений, осмотра и микрометражка деталей по ГОСТ 18509—88.

Размеры деталей после обкатки должны соответствовать нормам, указанным в табл. 1. Гильзу, кольца и поршень при наличии дефектов заменяют и повторяют обкатку.

2.10. Поверхность поршневых колец после обкатки двигателя должна быть блестящей по всей окружности.

2.11. Нагаро- и лакоотложения с поршневых колец и поршня удаляют погружением в металлическую ванну с раствором, указанным в п. 1.1, и выдерживанием в нем при 85—90 °С в течение 2—3 ч. Затем оставшиеся отложения удаляют медными скребками и хлопчатобумажной тканью. Детали промывают горячей водой и просушивают. Отложения с верхнего пояса гильзы цилиндра и с поверхности головки цилиндра удаляют медным скребком, затем детали промывают в бензине и просушивают.

2.12. Каждое поршневое кольцо взвешивают после просушки с погрешностью не более 0,01 г и определяют зазоры в замках поршневых колец в калибре.

2.13. Форсунку проверяют на давление впрыска по ГОСТ 10579—88 и качество распыла по ГОСТ 10578—86, при необходимости проводят ее очистку, промывку и регулировку. Проверяют герметичность клапанов головки цилиндра, при необходимости клапаны притирают к седлам. Внутреннюю полость картера двигателя, систему смазки и масляный фильтр промывают дизельным топливом.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

2.14. После сборки двигателя в поддон картера заливают 5 кг дизельного топлива и включением масляного насоса проводят прокачку топлива в течение 10 мин по системе смазки. Затем топливо сливают, в поддон картера заливают 2,5 кг испытуемого масла и после 5 мин прокачки масло сливают.

2.15. Перед испытанием на двигателе проводят следующие операции:

проверяют и устанавливают угол опережения впрыска топлива: без наддува  $20^{\circ}\pm0,5^{\circ}$ , с наддувом  $-18^{\circ}\pm0,5^{\circ}$  угла поворота коленчатого вала двигателя до в.м.т. в такте сжатия;

регулируют зазоры клапанов на холодном двигателе и устанавливают для впускного клапана 0,30, а для выпускного — 0,35 мм;

в картер двигателя заливают 5 кг испытуемого масла;

бачки системы охлаждения цилиндра и головки цилиндра заполняют водой, которую затем прокаливают по системам;

двигатель запускают и проводят обкатку на испытуемом масле в течение 5 ч по режиму, указанному в табл. 3.

Таблица 3

Вид обкатки	Мощность двигателя		Частота вращения коленчатого вала двигателя, рад/с (мин <sup>-1</sup> )	Время работы двигателя для масел групп, мин	
	кВт	(л.с.)		Б, Б <sub>2</sub> , В, В <sub>2</sub>	Г, Г <sub>2</sub>
«Холодная»	—	—	70(700)	5	5
	—	—	90(900)	5	5
«Горячая» без наддува	0	(0)	150(1500)	5	5
	3,7	(5)	150(1500)	45	45
	7,4	(10)	150(1500)	90	45
	11,0	(15)	150(1500)	90	45
	14,7	(20)	150(1500)	45	45
	18,4	(25)	150(1500)	—	45
«Горячая» с наддувом $P_k = 0,05$ МПа (0,5 кгс/см <sup>2</sup> )	22,1	(30)	150(1500)	—	45
Постепенное уменьшение нагрузки, наддува, частоты вращения коленчатого вала до полной остановки двигателя	—	—	—	15	15

П р и м е ч а н и е. Температуру воды и масла устанавливают 80—90 °С, давление масла на входе в двигатель ( $0,25\pm0,05$ ) МПа (2,5±0,5 кгс/см<sup>2</sup>).

#### (Измененная редакция, Изм. № 1).

2.16. После окончания обкатки двигатель останавливают, проводят замену отработанного масла свежим в количестве 5 кг, проверяют регулировку клапанов и устраниют выявленные неисправности.

Воду из системы охлаждения цилиндра сливают, бачок системы охлаждения цилиндра заправляют глицерином, уровень которого после работы подкачивающей помпы в течение 5 мин должен быть 50—60 мм от верхнего торца бачка.

### 3. ПРОВЕДЕНИЕ ИСПЫТАНИЙ

3.1. Двигатель считается допущенным к проведению испытаний моторных масел, если результаты испытаний контрольных масел соответствуют нормам, приведенным в табл. 4.

Таблица 4

Наименование показателя	Норма для групп масел		
	Б, Б <sub>2</sub>	В, В <sub>2</sub>	Г, Г <sub>2</sub>
Суммарная оценка подвижности поршневых колец и нагаро- и лакоотложений на поршне, баллы	12±1,5	6,5±1,5	8,5±1,5

#### (Измененная редакция, Изм. № 1, 2).

## C. 5 ГОСТ 21490—76

3.2. Последовательность проведения испытаний новых образцов масел указана ниже:  
 контрольное масло;  
 три образца испытуемых масел (без параллельных опытов);  
 контрольное масло.

Последовательность проведения контрольных испытаний товарных масел указана ниже:  
 контрольное масло;  
 товарное масло той же группы, что и контрольное масло.

Цикл испытаний должен проводиться на одном комплекте деталей цилиндропоршневой группы и на одной и той же партии дизельного топлива.

### (Измененная редакция, Изм. № 1).

3.3. Двигатель запускают после предварительного подогрева масла до 40—45 °С. Испытание проводят 10 ч повторяющимися этапами в течение 120 ч без смены масла по режиму, указанному в табл. 5.

Таблица 5

Наименование режима	Время работы двигателя
Холодная прокрутка двигателя при частоте вращения коленчатого вала двигателя 70—90 рад/с ( $700\text{--}900 \text{ мин}^{-1}$ )	5 мин
Постепенное повышение мощности и частоты вращения коленчатого вала до номинальных значений	40 мин
Работа двигателя на номинальном режиме	9 ч
Постепенное уменьшение мощности и частоты вращения коленчатого вала до полной остановки двигателя	15 мин

3.4. При работе двигателя на номинальном режиме выдерживают условия, указанные в табл. 6.

Таблица 6

Наименование параметра	Норма для масел групп	
	$\text{Б}, \text{Б}_2, \text{В}, \text{В}_2$	$\Gamma$ и $\Gamma_2$
Мощность, кВт (л. с.), не менее	14,7 (20)	22,1 (30)
Расход топлива, кг/ч	$4,5 \pm 0,1$	$6 \pm 0,1$
Давление наддува $P_k$ , МПа ( $\text{кгс}/\text{см}^2$ )	—	0,05 (0,5)
Частота вращения коленчатого вала двигателя, рад/с ( $\text{мин}^{-1}$ )	$150 \pm 2$ ( $1500 \pm 20$ )	$150 \pm 2$ ( $1500 \pm 20$ )
Температура глицерина, охлаждающего цилиндр, на выходе, °С	115±2	115±2
Температура воды, охлаждающей головку цилиндра, на выходе, °С	90±2	90±2
Перепад температур охлаждающих жидкостей на выходе и входе в рубашках цилиндра и головки цилиндра, °С, не более	8	8
Температура масла на выходе, °С	95±2	95±2
Давление масла на входе в двигатель МПа ( $\text{кгс}/\text{см}^2$ )	$0,25 \pm 0,05$ ( $2,5 \pm 0,5$ )	$0,25 \pm 0,05$ ( $2,5 \pm 0,5$ )
Температура всасываемого в двигатель воздуха, °С	30±5	85±5
Температура выхлопных газов, °С	520—560	600—640
Противодавление на выпускке, Па (мм вод. ст.)	3920—4410 (400—450)	4900—5390 (500—550)
Прорыв газов в картер, л/мин, не более	15	25

3.5. При работе двигателя на номинальном режиме через каждый час регистрируют следующие показатели:

- расход топлива, кг/ч;
- показания тормоза, Н (кгс);
- частоту вращения коленчатого вала двигателя, рад/с ( $\text{мин}^{-1}$ );

температуру охлаждающих жидкостей (глицерина, воды) на выходе и входе, испытуемого масла, выхлопных газов, воздуха, поступающего на двигатель, °С;  
 давление масла, МПа (кгс/см<sup>2</sup>);  
 давление нагнетаемого воздуха при работе с наддувом МПа (кгс/см<sup>2</sup>);  
 прорыв газов в картер (регистрируют не менее двух раз в течение 10 ч этапа испытаний наnominalном режиме), л/мин.

3.6. После каждого 10 ч этапа работы двигатель останавливают на 1 ч для технического осмотра и проводят долив масла по массе. Угар масла определяют по метке шупа за 10 ч цикл, который должен быть для летних сортов масел 700—1000 г, а для зимних и загущенных — 700—1300 г. Допускается больший или меньший угар масла, но не более чем в четырех 10 ч этапах. При меньшем угаре масла часть масла сливают из картера, а при большем — доливают до установленной метки, проверяя шупом.

3.7. Через 20 мин, 40, 80 и 120 ч работы двигателя (до долива масла в картер) отбирают по 300 г пробы масла.

3.8. В пробах масла определяют:

вязкость кинематическую при 100 °С по ГОСТ 33—2000;  
 зольность сульфатную по ГОСТ 12417—94;  
 окисляемость по ГОСТ 19932—99;  
 число кислотное и щелочное по ГОСТ 11362—96;  
 содержание нерастворимого осадка по ГОСТ 20684—75.

3.9. После окончания испытания проводят следующие операции: масло сливают из картера двигателя и взвешивают с погрешностью не более 10 г; глицерин и воду из системы охлаждения сливают, двигатель частично разбирают, снимая головку цилиндра и поршень.

3.10. Подвижность поршневых колец в канавках поршня оценивают по табл. 7. После определения подвижности кольца снимают с поршня. Поршни и кольца отдельно промывают трехкратным погружением в бензин и просушивают.

Таблица 7

Состояние кольца	Балл	Условие оценки
1. Свободное	0	Кольцо перемещается в канавке под действием собственной массы, когда поршень повернут из вертикального положения в горизонтальное
2. Плотное	1	Кольцо перемещается в канавке под действием груза 2,94 Н (300 гс), приложенного перпендикулярно к диаметру кольца, проходящему через середину замка кольца.
3. Тугое	3	Кольцо перемещается в канавке под действием груза более 2,94 Н (300 гс), приложенного перпендикулярно к диаметру, проходящему через середину замка кольца
4. Закоксованное	5	Кольцо не перемещается, пригорело на дуге 1—60°
	6	“ 60—120°
	7	“ 120—180°
	8	“ 180—240°
	9	“ 240—300°
	10	“ 300—360°

3.11. В канавках поршня, где имеются отложения нагара, проводят измерение толщины слоя отложений в восьми диаметральных плоскостях с помощью микрометра с суженным (для прохода в канавку) наконечником или другим инструментом, позволяющим произвести измерение с погрешностью не более 0,01 мм; в верхней части канавки, соответствующей выточке на внутренней поверхности кольца, толщину отложений не определяют. Среднюю толщину слоя отложений ( $N$ ) в канавках вычисляют по формуле

$$N = \frac{\sum T_{1-8}}{8},$$

где  $\sum T_{1-8}$  — сумма толщин слоев отложений, измеренных в точках 1—8.

3.12. При наличии отложений на внутренней поверхности поршневых колец проводят измерение их толщины с погрешностью не более 0,01 мм не менее, чем в пяти точках.

3.13. Определяют толщину слоя отложений в канавках поршня по табл. 8, затем их удаляют с поршня и кольцом по п. 2.11. Противоизносные свойства моторных масел определяют по величине износа поршневых колец, взвешивая каждое в отдельности с погрешностью не более 0,01 г.

Таблица 8

Толщина слоя отложений, %, от величины радиального зазора	Коэффициент толщины слоя отложений $K_{t.o.}$
0	0
25	0,25
50	0,50
75	0,75
100	1,00

**П р и м е ч а н и я:**

1. Максимальные радиальные расчетные зазоры кольцо—канавка соответствуют: для компрессионных колец 1,0 мм, для перемычки поршня—гильзы цилиндра 0,36 мм.

2. При наличии отложений на внутренней поверхности поршневых колец коэффициент  $K_{t.o.}$  определяется по суммарной величине толщины отложений в канавке поршня и на кольце.

**(Измененная редакция, Изм. № 1).**

3.14. Состояние трущихся поверхностей (поршневых колец, поршня, гильзы цилиндра, коленчатого вала и шатунного подшипника) определяют визуально по наличию задиров, натиров, наволакивания металлов, рисок и царапин. Характер и толщина слоя отложений на днище и боковой поверхности головки поршня, на клапанах, надпоршиневой поверхности головки цилиндра, нерабочей поверхности гильзы цилиндра, вставке камеры сгорания и в поддоне картера, а также площадь покрытия ими этих поверхностей вносят в акт экспертизы. Эти показатели носят контрольный характер и не включают в оценку испытуемого масла по группам.

**(Измененная редакция, Изм. № 1, 2).**

#### 4. ОБРАБОТКА РЕЗУЛЬТАТОВ

4.1. Оценку моющих свойств испытуемого масла проводят сравнением результатов его испытания с результатами испытаний контрольного масла.

4.2. Подвижность каждого поршневого кольца оценивают в баллах по табл. 7.

Показатели состояния подвижности каждого поршневого кольца в отдельности суммируют, результат является оценкой подвижности поршневых колец в баллах ( $\Sigma P_k$ ).

**(Измененная редакция, Изм. № 1).**

4.3. Суммарная загрязненность поршня нагаро- и лакоотложениями в баллах складывается из суммарных загрязненностей канавок, перемычек, юбки, дренажных отверстий и внутренней поверхности головки поршня. Площадь, покрытую нагаро- и лакоотложениями, определяют визуально.

4.4. Суммарную загрязненность всех поршневых канавок ( $\Sigma O_k$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$\Sigma O_k = O_{k_1} + O_{k_2} + O_{k_3} + O_{k_4} + O_{k_5},$$

где  $O_{k_1}$ ,  $O_{k_2}$ ,  $O_{k_3}$ ,  $O_{k_4}$ ,  $O_{k_5}$  — отложения соответственно в первой, второй, третьей, четвертой и пятой канавках, баллы.

4.4.1. Отложения одного вида в каждой поршневой канавке ( $O_k$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$O_k = \frac{S_k}{10} \cdot K_{t.o.} \cdot K_{x.o.},$$

где  $S_k$  — поверхность внутренней стенки каждой канавки, покрытая отложениями одного вида, %;

$K_{t.o.}$  — коэффициент толщины слоя отложений, определяемый по табл. 8;

$K_{x.o.}$  — коэффициент характера отложений, определяемый по табл. 9.

Таблица 9

Характер отложений	Условия оценки	Коэффициент характера отложений $K_{x_0}$
Мягкие	Отложения, удаляемые деревянным скребком	0,3
Средней твердости	Отложения, удаляемые алюминиевым скребком	0,7
Твердые хрупкие	Отложения, удаляемые стальным скребком	1,0

4.4.2. При наличии в поршневых канавках лакообразных отложений оценку загрязненности ( $O_k$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$O_k = \frac{S_k}{100} \cdot K_{u,z},$$

где  $K_{u,z}$  — коэффициент цвета лакообразных отложений, определяемый по табл. 10.

Таблица 10

Цвет лакообразных отложений	Коэффициент цвета лакообразных отложений $K_{u,z}$
Желтый	0,10
Светло-коричневый	0,25
Коричневый	0,50
Темно-коричневый	0,75
Черный	1,00

4.4.3. Оценку загрязненности каждой поршневой канавки определяют суммированием оценок отложений каждого вида.

Оценка ноль баллов — поршневая канавка чистая. Оценка 10 баллов — 100 % площади внутренней стенки поршневой канавки покрыто твердыми отложениями толщиной, равной радиальному зазору кольца — канавка.

4.5. Суммарную загрязненность перемычек между поршневыми канавками в баллах ( $\Sigma O_n$ ) определяют аналогично п. 4.4.

4.6. Суммарную загрязненность юбки поршня ( $\Sigma O_{yo}$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$\Sigma O_{yo} = O_{yo,k} + O_{yo,c,k} + O_{yo,k} + O_{yo,t,k} + O_{yo,n},$$

где  $O_{yo,k}$ ,  $O_{yo,c,k}$ ,  $O_{yo,k}$ ,  $O_{yo,t,k}$ ,  $O_{yo,n}$  — отложения соответствующего цвета: желтого, светло-коричневого, коричневого, темно-коричневого, черного, баллы

4.6.1. Отложения одного цвета на юбке поршня ( $O_{yo}$ ) (поверхность между верхним и нижним малосъемными кольцами) в баллах вычисляют по формуле

$$O_{yo} = \frac{S_{yo}}{10} \cdot K_{u,z},$$

где  $S_{yo}$  — поверхность юбки поршня, покрытая отложениями одного цвета, %;

$K_{u,z}$  — коэффициент цвета лакообразных отложений, определяемый по табл. 10.

Результаты оценки отложений разного цвета суммируют.

4.7. Суммарную загрязненность дренажных отверстий поршневых канавок ( $\Sigma O_{d,o}$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$\Sigma O_{d,o} = O_{d,o_1} + O_{d,o_2},$$

где  $O_{d,o_1}$ ,  $O_{d,o_2}$  — отложения в дренажных отверстиях четвертой и пятой поршневых канавок под малосъемные кольца, баллы.

## C. 9 ГОСТ 21490—76

4.7.1. Отложения в дренажных отверстиях поршневых канавок ( $O_{d.o}$ ) в баллах вычисляют для каждой канавки по формуле

$$O_{d.o} = \frac{\Sigma S_{d.o}}{10 n},$$

где  $\Sigma S_{d.o}$  — суммарная площадь заполнения отложениями дренажных отверстий одной канавки, %;  
 $n$  — количество дренажных отверстий в канавке.

Оценка в ноль баллов — дренажные отверстия в канавке чистые.

Оценка в 10 баллов — все дренажные отверстия в одной канавке заполнены на 100 % отложениями.

4.8. Суммарную загрязненность внутренней поверхности головки поршня в баллах ( $\Sigma O_{t.p}$ ) определяют суммированием оценок различных видов отложений.

Оценка в ноль баллов — внутренняя поверхность головки поршня чистая. Оценка в 10 баллов — 100 % площади внутренней поверхности головки поршня покрыто слоем твердых хрупких отложений.

4.8.1. Оценку отложений одного вида на внутренней поверхности головки поршня  $O_{t.p}$  (включая поверхность до верхних дренажных отверстий) в баллах вычисляют по формуле

$$O_{t.p} = \frac{S_{t.p}}{10} \cdot K_{x.o} \cdot K_{t.o},$$

где  $S_{t.p}$  — внутренняя поверхность головки поршня, покрытая отложениями одного вида, %;

$K_{x.o}$  — коэффициент характера отложений, определяемый по табл. 9;

$K_{t.o}$  — коэффициент толщины слоя отложений, определяемый по табл. 11.

Таблица 11

Толщина слоя отложений	Коэффициент толщины слоя отложений $K_{t.o}$
Тонкий — до 0,3 мм	0,3
Средний — до 0,6 мм	0,7
Толстый — свыше 0,6 мм	1,0

4.8.2. Оценку лакообразных отложений на внутренней поверхности головки поршня проводят по п. 4.4.2.

4.9. Суммарную загрязненность поршня нагаро- и лакоотложениями и подвижность поршневых колец ( $\Sigma O$ ) в баллах вычисляют по формуле

$$\Sigma O = \Sigma P_k + \Sigma O_k + \Sigma O_n + \Sigma O_{x.o} + \Sigma O_{d.o} + \Sigma O_{t.p},$$

где  $\Sigma P_k$  — суммарная оценка подвижности поршневых колец, баллы;

$\Sigma O_k$ ,  $\Sigma O_n$ ,  $\Sigma O_{x.o}$ ,  $\Sigma O_{d.o}$ ,  $\Sigma O_{t.p}$  — суммарные загрязненности различных участков поршня (канавок, перемычек, юбки, дренажных отверстий и внутренней поверхности головки поршня), баллы.

4.10. Соответствие масел группам, предусмотренным в ГОСТ 17479.1—85, устанавливают по результатам оценки моющих свойств испытуемого и контрольного масел. Масло относится к группе, предусмотренной ГОСТ 17479.1—85, если моющие свойства, определяемые по суммарной загрязненности поршня нагаро- и лакоотложениями и подвижности поршневых колец испытуемого масла, не превышает более чем на 20 % среднее значение моющих свойств, установленное в табл. 4 для контрольного масла.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

**ОПИСАНИЕ ОДНОЦИЛИНДРОВОЙ УСТАНОВКИ УИМ-6-НАТИ**

Установка УИМ-6-НАТИ состоит из одноцилиндрового двигателя с универсальным картером, тормозного устройства, агрегатов системы смазки, охлаждения, топливоподачи, компрессора и контрольных измерительных приборов.

**1. ДВИГАТЕЛЬ**

- 1.1. Двигатель установки является прототипом одноцилиндрового отсека тракторного дизеля Д-75 с универсальным картером.
- 1.2. Картер укомплектован коленчатым валом с двумя подшипниками качения, распределительным валиком, приводом топливного насоса со специальной муфтой для регулирования угла опережения впрыска топлива и распределительными шестернями.
- 1.3. Цилиндр двигателя отлит из серого чугуна, отъемный, крепится к картеру с помощью шести шпилек с гайками. Головка цилиндра отлита из серого чугуна.
- 1.4. Основные узлы и детали двигателя (поршневая группа, гильза цилиндра, шатун в сборе, клапанный механизм и др.) являются серийными используемыми в дизелях Д-75.
- 1.5. Степень сжатия регулируется металлическими прокладками различной толщины, устанавливаемыми между цилиндром и картером двигателя.

**2. ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ**

Тип . . . . .	Четырехтактный вихревакамерный дизель
Число цилиндров . . . . .	1
Диаметр цилиндра, мм . . . . .	125
Ход поршня, мм . . . . .	152
Рабочий объем, дм <sup>3</sup> . . . . .	1,86
Номинальная мощность, кВт (л. с.):	
без наддува . . . . .	14,7 (20)
с наддувом $P_a = 0,05 \text{ МПа} (0,5 \text{ кгс/см}^2)$ . . . . .	22,1 (30)
Частота вращения коленчатого вала при номинальной мощности, рад/с (мин <sup>-1</sup> )	150(1500)
Среднее эффективное давление, МПа (кгс/см <sup>2</sup> ):	
без наддува . . . . .	0,68 (6,8)
с наддувом $P_a = 0,05 \text{ МПа} (0,5 \text{ кгс/см}^2)$ . . . . .	0,98 (9,8)
Угол опережения впрыска топлива по мениску:	
без наддува . . . . .	20°
с наддувом . . . . .	18°
Номинальное давление впрыска топлива, МПа (кгс/см <sup>2</sup> ) . . . . .	12,5 (125)
Система смазки . . . . .	Комбинированная
Система охлаждения . . . . .	Двухконтурная, с раздельным охлаждением головки и цилиндра двигателя

**3. СИСТЕМА СМАЗКИ**

Система смазки двигателя — комбинированная с мокрым картером. Под давлением смазывают шатунный подшипник коленчатого вала, верхнюю головку шатуна и втулки коромысел. Все остальные трещущиеся поверхности (гильза цилиндра, поршень с кольцами, подшипники и кулачки распределительного вала, распределительные шестерни и т. д.) смазывают посредством разбрзгивания.