

1. Трактор с двигателем Cummins N14.

Если двигатель не запускается из-за того что, нет воспламенения топливной струи, проблема может быть вызвана следующим:

А) Есть подсос воздуха, в топливную магистраль приходящую от дизельного резервуара к расходомеру или идущему от расходомера к двигателю. Наиболее вероятно что, шланг поврежден или имеет не герметичное соединение штуцеров, вследствие чего в топливопровод затягивается воздух и не позволяет запустить двигатель.

Помните, что расходомер 6622 устанавливается на стороне всасывания топливного насоса двигателя следовательно, даже при незначительном подсосе воздуха в любом месте топливной магистрали двигатель не запустится или будет работать с перебоями.

Б) В воздушном сепараторе расходомера имеется три клапана.

“Верхний-предохранительный”, перепускной - не связан с поплавком, чем больше давление, тем больше открытие, рабочее положение приоткрыт.

“Внутренний-воздушный” и **“Нижний-жидкостной”**, эти клапана приводятся в действие от плавучести поплавка и напрямую связаны с рейками поплавка.

Если по каким-то причинам поплавок застревает и не достигает своего нижнего положения (основания), жидкостной клапан не закрывается полностью.

Воздух будет засасываться через этот клапан и попадать в линию подачи, из-за чего будет затруднен запуск двигателя.

Убедитесь, что поплавок свободен и перемещается полностью вверх и вниз до полного открытия и полного закрытия жидкостного клапана, соответственно.

В) Эта проблема, может так же быть связана с Обратным клапаном между Датчиком расхода и Воздушным сепаратором, если он застревает и не открывается по какой-то причине.

Убедитесь, что Обратный клапан открывается.

2. Трактор с двигателем Cummins N15.

Топливная Утечка через воздухо-отвод.

А) Топливная утечка может быть связана с пропускающим “Внутренним-воздушным” пневмо-клапаном, что происходит из-за стертого уплотнительного кольца пневмо-клапана, что очень маловероятно, так как расходомер совершенно новый.

Убедитесь, что поплавок свободен и перемещается полностью вверх и вниз до полного открытия и полного закрытия воздушного клапана, соответственно.

Б) Утечка может произойти и вследствие очень сильного рывка в движении или резкого разворота транспортного средства. При этом резко изменяется плоскость уровня жидкости, вследствие чего возникают рывки плавучести поплавка, вызывая его резкие перемещения, которые нарушают плотность прилегания уплотнительного кольца воздушного пневмо-клапана и из-за его не плотного закрытия, через воздухоотвод вырывается аэрозоль дизеля.

Прошу направить фотографии установки, чтобы я мог предложить решения, если я увижу, что, что-то не так.

Возможное решение возникшей проблемы:

1. Поскольку линия обратной подачи закольцована, можно завести воздухо-отвод в бак.
2. Завести воздухо-отвод в отдельный резервуар, учитывая что, объем топлива в аэрозоле дизеля не велик. Слить накопившееся топливо по мере необходимости.

Shivdas Menon