

Игорь Лагутин

В прошлом номере мы обозначили кратко проблемы, связанные с запуском двухтактных моторов. Сегодня хотим обратиться к той же теме, только посвященной четырехтактным моторам малой и средней мощности.



Если не заводится ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЙ МОТОР

Начнем, так же как и ранее, с простого: с бензобака и топливной системы. «Маршрут» уже более или менее понятен: топливный бак–шланг–«груша-клизма»–фильтр (если он установлен)–шланг–топливопроводы под капотом–фильтр (штатный) и т. д. В топливном баке надо обратить внимание на состояние «дыхательного» клапана и фильтра-сетки, которая может быть установлена на приемном патрубке, отвечающая за забор бензина из бака. В шланге и «груше» возможны трещины, которые провоцируют подсос воздуха, поэтому, если трещины «имеют место быть», то надо либо заменить шланги, либо, используя какой-нибудь герметизирующий материал (изолента, скотч и т. д.), ликвидировать подсос воздуха. К использованию изоленты и тому подобного материала стоит отнестись, как к временной мере (хотя, что в этом мире постоянно...), и при первой возможности заменить шланги.

Неразборные топливные фильтры, которые обычно устанавливаются дополнительно, могут подложить свою «свинью». Их врезают непосредственно в шланг, поэтому в полевых условиях их просто так не удалить, да и срastить после этого шланги не по-

лучится. Поэтому стоит иметь в лодке либо запасной (чистый) фильтр, либо возить с собой (если качество бензина вызывает сомнения) обрезок трубки, которым можно в случае необходимости заменить вышедший из строя топливный фильтр.

Несмотря на то, что в заливной горловине большинства топливных баков, которыми комплектуются подвесные моторы, имеется специальная сеточка, для собственного спокойствия, особенно когда бензин был приобретен «левый» или на «непонятных» АЗС, заполнять бак имеет смысл, используя в роли дополнительного фильтра капроновый чулок (колготки и т. д.).

Системы зажигания на четырехтактных моторах, если на них не установлена система впрыска, обычно страдают теми же «заболеваниями», что и на двухтактных моторах. Система зажигания большинства впрысковых моторов работает в прямой связке с системой впрыска через блок управления, поэтому здесь возможны другие «недуги». Однако алгоритм действия остается прежним. Проверить придется все, что удастся – от крепления колпачков на свечах до контакта проводков, обеспечивающих работу зажигания. Выход из строя катушек

генератора на подвесных моторах, эксплуатирующихся без аккумулятора и соответствующих приборов, сходу определить сложно, для этого придется выкручивать свечи (свечу) и проверять наличие искры. Так же, как и на многих двухтактных моторах, система зажигания «не любит», когда отсутствует хороший контакт свечи с корпусом. При проверке свечи это надо иметь в виду.

Для впрысковых моторов (особенно мощностью от 50 л.с. и выше) трудно сразу предложить схему обнаружения неисправностей систем подачи топлива и зажигания, так как порой виноватым может оказаться управляющий блок или какой-нибудь из датчиков. Во многих случаях самому в полевых условиях с этой проблемой не справиться, особенно если нет специальных приборов. Поэтому придется возить с собой инструкцию (или ксерокопию нужных глав) по эксплуатации вашего мотора, чтобы при необходимости обратиться к главе «Поиск и устранение неисправностей».

Если четырехтактный мотор не имеет ручного стартера, а аккумулятор сел(но еще жив), то можно воспользоваться «шнурком», которым, как правило, комплектуются моторы мощностью до 130–150 л.с. Правда,

вместо предлагаемого производителем «шнурка» владельцам некоторых моторов лучше воспользоваться прочной и длинной ленточкой (типа «парашютный строп»), но узкой, поскольку на маховике нет «ручья», куда положено заправлять шнур «аварийного стартера». Если мотор исправен, то его можно завести таким образом. По опыту, вручную можно запустить

при «перескакивании» цепи или ремня возможна «встреча» клапана и поршня.

Но это уже относится к профилактическим работам, которые, несмотря на хороший временной «запас», предоставляемый производителем, проводить все-таки стоит. Эти работы могут заключаться только в проверке узлов, указанных в «Инструкции по эксплуатации», без регулировок, если в ре-

тельном клапаном запуска. Этот узел, как правило, не выходит из строя. Однако на практике иногда мотор отказывался нормально работать сразу после запуска из-за того, что клапан постоянно «обогащал» смесь. Порой достаточно аккуратно постучать по нему, чтобы шток встал в нужное положение, но, если этого не происходит, его придется разобрать.



Как правило, маховик мотора закрыт защитным кожухом, снять который на воде бывает сложно



На маховике современных мощных моторов, например «Suzuki-115», может не быть углубления для шнура при ручном запуске. Потребуется специальная лента, с которой нужно заранее потренироваться.

мотор рабочим объемом до 1.5 л. Иногда это трудно сделать, но возможно. Ленту следует подобрать такой, чтобы она была не шире места на маховике, на которую ее (ленту) надо намотать. Наматывать следует очень плотно, захватывая, если конструкция позволяет, венец маховика, чтобы усилить фиксацию первого слоя ленты.

Итак, попробуем подвести итоги. Первым делом проверяем топливопроводы либо карбюратор, либо систему впрыска. Вторым шагом будет проверка электрической схемы мотора, третьим – проверка давления в цилиндре (компрессию) и тепловых зазоров клапанов, а также системы ГРМ.

Два слова о ГРМ. На многих моторах необходима периодическая регулировка тепловых зазоров клапанов. Если зазоры «уплыли», то мотор будет или плохо заводиться, или в особо сложных случаях (с подгоревшими клапанами) вовсе не заведется.

Если долгое время при активной эксплуатации не устранялись «провисания» цепи или в нужное время не был заменен ремень ГРМ, то возможны «перескакивания» цепи или ремня «на зуб». В этом случае мотор будет не только хуже заводиться, но и хуже работать. На некоторых моторах

в результате проверки окажется, что все в порядке.

Проблемы с карбюратором (карбюраторами) четырехтактных моторов решаются практически так же, как и двухтактных. Если карбюратор один, то все обслуживание будет заключаться в его очистке (продувке) и настройке (на некоторых моделях моторов совместно с настройкой зажигания). Если мотор имеет больше одного карбюратора, то регулярная их синхронизация избавит хозяина и от неправильной работы мотора, и от сложного запуска, и от возможных ремонтов цилиндропоршневой группы.

Профилактические работы впрысковых моторов, особенно при отсутствии опыта общения с ними, лучше доверить специалистам. При этом надо помнить, что при эксплуатации мотора, оснащенного системой впрыска, в ней всегда должен быть бензин, иначе такой мотор будет очень сложно завести. Выход из строя системы впрыска при соблюдении всех правил эксплуатации происходит крайне редко, в основном из-за выхода из строя электрической части. Но тут самому уже трудно что-либо сделать.

Многие четырехтактные моторы оснащены автоматическим обогащи-

«Неправильный» бензин (загрязненный, имеющий много смол и т.д.) тоже может стать причиной отказа при старте, впрочем, как и неисправность блокировки мотора от работы при низком уровне (давлении) масла и перегреве. Есть также индивидуальные особенности моторов, которые можно познать только при достаточно длительной эксплуатации. Но это уже другая тема.

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Galeon 390 FLY, 2007 г.

Длина:	11.76 м
Двигатель:	2 x Volvo D6 350

Цена: по запросу
 Находится: Москва
 Тел.: +7 (985) 765-75-01
 Цвет корпуса: белый
 Полная комплектация. Тик по всей яхте.
 Спутниковое ТВ. Нарботка двигателей: 440 моточасов.