

Утвержден
0582700000 РЭ-ЛУ


ДВИГАТЕЛИ «МОТОР СІЧ Д-70Д» И ИХ МОДИФИКАЦИИ

Руководство по эксплуатации

0582700000 РЭ

Условные обозначения

Эти условные обозначения Вы встретите на изделии и в руководстве по эксплуатации:

-  - Предупреждающий знак
Внимательно прочитать отмеченные этим знаком места и, во избежание несчастных случаев, неукоснительно следовать предписаниям!

 **ВНИМАНИЕ!** Перед первым применением двигатель необходимо расконсервировать.

Настоящий документ является собственностью АО «Мотор Сич» и не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространён без разрешения руководства АО «Мотор Сич».

Редакция от 15.06.2011 (на русском языке).

Настоящее руководство содержит сведения о назначении, характеристиках, устройстве и работе двигателя «Мотор Січ Д-70Д» (далее по тексту - двигатель), его систем и узлов, а также правила эксплуатации и технического обслуживания указанного двигателя.

Прежде, чем приступить к работе с двигателем, внимательно изучите данное руководство. Выполнение его требований обеспечивает правильную и безопасную эксплуатацию и способствует увеличению срока службы двигателя.

По вопросам приобретения товаров обращаться в отдел реализации товаров народного потребления внешнеторгового департамента АО «Мотор Сич» по адресу:

АО «Мотор Сич», пр-т Моторостроителей, 15, г.Запорожье, 69068, Украина.

Тел.: +38(061) 720-49-72.

Факс: +38(061) 720-48-03.

E-mail: ortnp.vtd@motorsich.com,

www.motorsich.com.

СОДЕРЖАНИЕ

1 Описание и работа изделия	4
2 Эксплуатационные ограничения	6
3 Подготовка двигателя к эксплуатации	6
4 Использование двигателя	7
5 Техническое обслуживание двигателя	10
6 Транспортирование	12
7 Хранение	12
Ссылочные нормативные документы	13

1 ОПИСАНИЕ И РАБОТА ИЗДЕЛИЯ

1.1 Назначение изделия

1.1.1 Двигатели имеют три исполнения:

- 0582700000 без ведомой полумуфты сцепления, без бензобака с топливопроводом к карбюратору и без механизмов управления заслонками карбюратора;

- 0582700000-01 с ведомой полумуфтой сцепления, без бензобака с топливопроводом к карбюратору и без механизмов управления заслонками карбюратора.

- 0582700000-04 без ведомой полумуфты сцепления, без бензобака с топливопроводом к карбюратору, без механизма управле-

ния дроссельной заслонкой карбюратора, но с ручным управлением воздушной заслонкой карбюратора. Предназначены для комплектации механизированных изделий.

1.1.2 Двигатели изготавливаются в исполнении У категории 1 по ГОСТ 15150 для работы при температуре окружающего воздуха от минус 40 °С до плюс 40 °С без применения средств облегчения пуска, не входящих в конструкцию двигателей.

1.2 Технические характеристики

1.2.1 Основные параметры и размеры двигателя указаны в таблице 1.1.

1.2.2 Эксплуатационные показатели двигателя должны соответствовать указанным в таблице 1.2.

Таблица 1.1 - Основные параметры и размеры

Наименование параметра и размера	Норма
1 Масса двигателя, кг, не более:	6,7
2 Габаритные размеры, мм:	
- длина	333 ± 2
- ширина	200 ± 1
- высота	265 ± 1
3 Параметры двигателя:	
1) рабочий объем цилиндра двигателя, см ³	70,6 ± 0,1
2) избыточное давление в камере сгорания, кгс/см ²	9
3) максимальная мощность двигателя, кВт (л.с.)	3,4 (4,6) ± 10 %
4) частота вращения коленчатого вала, об/мин:	
- при нагрузке 80 % от максимальной мощности	8500 ₋₄₀₀
- при максимальной мощности	9000 ± 300
- максимальная без нагрузки, не более	12500
- на режиме холостого хода, не более	3000
- при включении муфты сцепления (для 0582700000-01)	4600 ₋₁₄₀₀
- при отключении муфты сцепления (для 0582700000-01), не менее	3100
4 Используемое топливо	Смесь бензина А-92 ДСТУ 4063 или бензина Регуляр-92 по ГОСТ Р 51105 и масла для двухтактных двигателей MOBIL SUPER 2T в пропорции: 30:1 при обкатке; 40:1 - при эксплуатации
5 Зазор между электродами свечи зажигания, мм	от 0,5 до 0,7
6 Зазор между маховиком магнето и коммутатором, мм	0,2 ^{+0,1}

Таблица 1.2 - Эксплуатационные показатели

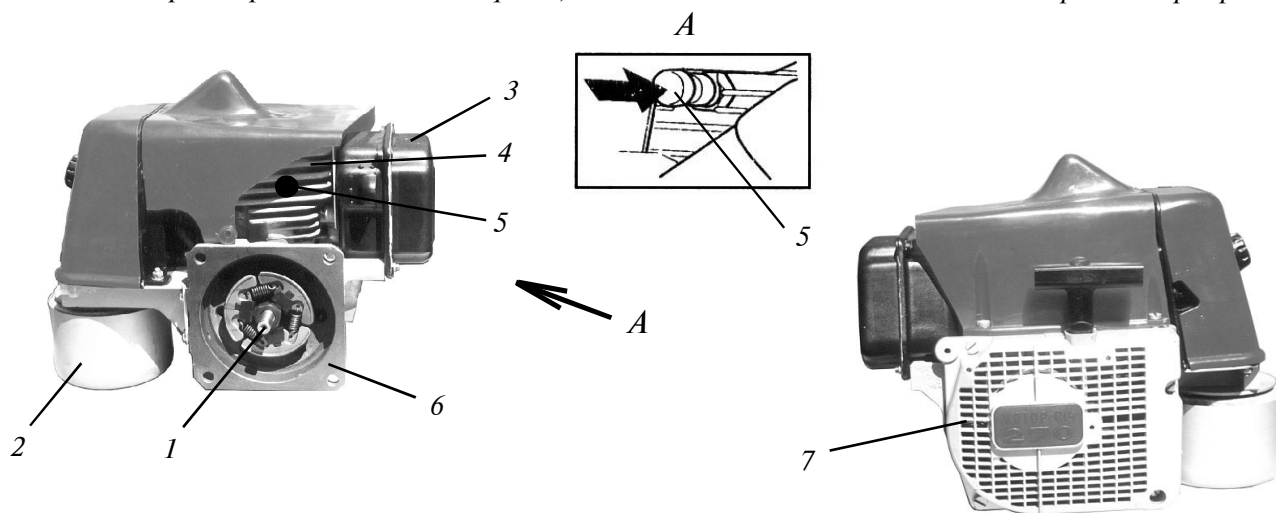
Эксплуатационные показатели	Числовое значение
1 Расход топлива в режиме холостого хода, кг/ч, не более	0,300
2 Расход топлива при максимальной мощности, кг/ч, не более	1,980
3 Удельный расход топлива при максимальной мощности, кг/кВт.ч (кг/л.с.ч), не более	0,550 (0,404)

1.3 Состав изделия

1.3.1.1 Основные узлы и детали двигателя указаны на рисунке 1.1.

Вид со стороны присоединительного фланца

Вид со стороны стартера



1 - коленчатый вал, 2 - воздухоочиститель, 3 - глушитель, 4 - цилиндр с поршнем, 5 - клапан декомпрессионный, 6 - фланец присоединительный, 7 - стартер

Рисунок 1.1 - Основные узлы и детали двигателя

1.4 Краткое описание составных частей двигателя

1.4.1 Двигатель

1.4.1.1 Основными узлами двигателя являются:

- коленчатый вал (1), см. рисунок 1.1, установленный в подшипниках картера и имеющий цапфы с противовесами для уравновешивания инерционных сил;
- цилиндр (2), закрепленный на верхней плоскости картера;
- поршень, соединенный с коленчатым валом шатуном, который установлен на игольчатых подшипниках поршневого пальца и пальца кривошипа;
- глушитель (3), соединяющий выпускной канал цилиндра с атмосферой;
- патрубок, соединяющий цилиндр с карбюратором и через воздухопровод с воздухоочистителем (4).

1.4.2 Система зажигания

1.4.2.1 Воспламенение горючей смеси обеспечивается бесконтактным магнето, состоящим из электронного блока и высоковольтного трансформатора, или модулем зажигания, закрепленными на картере, и магнита, размещенного в колесе вентилятора.

1.4.2.2 Свеча зажигания установлена на цилиндре, соединяется высоковольтным проводом с трансформатором и имеет резьбу M14x1,25. Зазор между электродами свечи от 0,5 до 0,7 мм. Угол опережения зажигания составляет от 32° до 35°, устанавливается на предприятии - изготовителе и в процессе эксплуатации двигателя не регулируется.

1.4.3 Система охлаждения

1.4.3.1 Охлаждение двигателя воздушное. Ребристая поверхность цилиндра охлаждается воздухом, нагнетаемым колесом

вентилятора, установленным на цапфе коленчатого вала.

1.4.4 Система питания

1.4.4.1 Система питания двигателя состоит из карбюратора, воздушного фильтра, впускного патрубка и трубопровода от штуцера подачи топлива к карбюратору.

1.4.5 Карбюратор

1.4.5.1 Карбюратор предназначен для приготовления топливо-воздушной смеси питания двигателя. Тип карбюратора - беспоплавковый, мембранный, однокамерный с горизонтальным диффузором.

Карбюратор снабжен топливным насосом, регулятором давления, группой регулировочных винтов, воздушной и дроссельной заслонками.

От случайно попавших механических примесей топливо очищается встроенным сетчатым фильтром.

Работоспособность карбюратора - в любом пространственном положении.


1.4.6 Стартер

Стартер (5), см. рисунок 1.1, состоит из рукоятки, шнура, барабана для шнура и обгонной муфты, установленной на коленчатом валу, и предназначен для ручного запуска двигателя. При помощи обгонной муфты и шнура коленчатый вал приводится во вращательное движение.

1.4.7 Управление двигателем

1.4.7.1 Для управления работой двигателя к рычагам осей воздушной и дроссельной заслонок подсоединяются управляющие тяги, входящие в состав изделия, укомплектованного двигателем. Тяги должны обеспечивать полное открытие и закрытие воздушной и дроссельной заслонок.

2 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

 **ВНИМАНИЕ!** Неквалифицированная работа по эксплуатации, техническому обслуживанию, разборке (сборке) двигателя, регулировке карбюратора и системы зажигания может привести к выходу из строя отдельных элементов и в целом всего изделия!

2.1 Следить за чистотой применяемого топлива, не допускать наличия воды в топливном баке изделия, где используется двигатель.

Поддерживать фильтр воздушный в хорошем состоянии.

2.2 При демонтаже двигателя с изделия, его разборке (сборке) применять исправный инструмент (ключи гаечные, отвертки) и поддерживать чистоту в рабочей зоне.


2.3 Крепление двигателя к изделию должно быть надежным.

2.4 Не допускать механических повреждений двигателя, элементов крепления и регулировки, а также деталей и сборочных единиц при его разборке (сборке).

3 ПОДГОТОВКА ДВИГАТЕЛЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ


3.1 Указание мер безопасности

3.1.1 Не запускать двигатель и не работать с ним в закрытом помещении.

 Выхлопные газы содержат окись углерода - смертельно ядовитый газ, не имеющий запаха.

3.1.2 Не хранить, не проливать и не использовать бензин вблизи открытого пламени.

3.1.3 Не производить заправку горючего при работающем двигателе.

 Дать двигателю остыть в течение 2 минут перед заправкой топливом.

3.1.4 Не использовать двигатель без глушителя.

3.1.5 При запуске двигателя не наматывать пусковой шнур стартера на руку.

3.1.6 Не трогать горячий глушитель и цилиндр - это может вызвать ожоги.


3.1.7 Не запускать двигатель со снятым воздушным фильтром или со снятой крышкой воздушного фильтра.

3.1.8 Для бесперебойной работы двигателя и увеличения срока его службы необходимо строго соблюдать рекомендуемые приемы работы, способы обслуживания и выполнять следующие правила:

- использовать только детали, изготовленные на предприятии-изготовителе;

- точно составлять пропорцию топливной смеси;
- применять только указанные в разделе «Технические данные» масло и бензин;
- оберегать двигатель от механических повреждений при работе, транспортировке и хранении, а также не производить без необходимости его разборку.

3.2 Расконсервация двигателя

 **ВНИМАНИЕ!** Перед началом эксплуатации двигателя его надо расконсервировать.

3.2.1 Порядок расконсервации

- 3.2.1.1 Снять верхнюю крышку.
- 3.2.1.2 Снять угольник свечи зажигания со свечи, вывернуть ее из цилиндра.
- 3.2.1.3 Проворачивая стартером коленчатый вал двигателя, установить поршень в нижнее положение.
- 3.2.1.4 Через свечное отверстие залить в цилиндр от 50 до 100 см³ чистого бензина.
- 3.2.1.5 Открыть дроссельную и воздушную заслонки карбюратора, затем за рукоятку стартера несколько раз повернуть коленчатый вал двигателя для удаления смазки из цилиндра и картера.

Данную операцию повторить несколько раз до полного удаления смазки, а затем удалить весь залитый бензин из кривошипной камеры.

3.2.1.6 Снять смазку с наружных поверхностей двигателя ветошью, смоченной в бензине, и протереть их насухо.

3.2.1.7 Промыть свечу в бензине, просушить ее и ввернуть в свечное отверстие цилиндра.

3.2.2 При расконсервации не допускается попадание масла, бензина и грязи на высоковольтный провод зажигания, вентилятор и блок зажигания.

3.3 Приготовление топливной смеси

3.3.1 Бесперебойная работа и длительный срок службы двигателя зависит от качества применяемой топливной смеси.

Для приготовления топливной смеси применяется моторное масло для двухтактных двигателей MOBIL SUPER 2T и бензин А-92 ДСТУ 4063 или Регуляр-92 по ГОСТ Р 51105 в соотношении:

- 1:30 при обкатке;
- 1:40 при эксплуатации.

Допускается для приготовления топливной смеси в том же соотношении применять масло:

- VALVOLINE 2T;
- масло на минеральной основе АЗМОЛ Старт 2Т по ТУ У 00152365.084;
- масло на полусинтетической основе АЗМОЛ Спорт 2Т по ТУ У 00152365.084.

 **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ТОПЛИВНОЙ СМЕСИ БЕНЗИН АИ-95**

3.3.2 Применяемое топливо не должно содержать механические примеси размером более 16 мкм.


3.3.3 В холодное время масло для приготовления топливной смеси необходимо подогревать.

Емкости, используемые для приготовления смеси, должны содержаться в чистоте.

3.3.4 Для приготовления смеси сначала в емкость заливается масло, а затем бензин, и выполняется тщательное перемешивание.

3.3.5 Обкатка нового двигателя в составе изделия, на котором установлен двигатель.

3.3.5.1 При работе нового двигателя и изделия, на котором установлен двигатель, в течение первых часов эксплуатации происходит интенсивная приработка всех трущихся частей, поэтому после расконсервации нового двигателя и всего изделия необходимо провести обкатку двигателя в течение 4...5 часов топливной смесью, приготовленной в пропорции 1:30.

 **ВНИМАНИЕ!** При обкатке нового двигателя не нагружать двигатель максимальной мощностью и не выводить на максимальные обороты коленчатого вала на время более 3 секунд.

3.3.5.2 После обкатки двигателя в составе изделия, на котором установлен двигатель, промыть цилиндро-поршневую группу двигателя, выполняя требования пунктов 3.2.1.1 - 3.2.1.5, 3.2.1.7.

4 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

4.1 Пуск двигателя

4.1.1 При запуске двигателя на изделии необходимо выполнить следующие переходы:

- закрыть полностью пусковую (воздушную) заслонку, при этом дроссельная заслонка должна быть приоткрыта на угол от 5° до 10°.

- повернуть резко стартером несколько раз коленчатый вал двигателя до первой вспышки топлива, затем, во избежание переполнения камеры сгорания топливом, открыть пусковую заслонку на угол от 25° до 30°. Повторяя рывки, запустить двигатель, открыть полностью пусковую заслонку и перевести двигатель на обороты холостого хода.

Прогреть двигатель в течение от 1 до 3 мин на оборотах от минимально-устойчивых холостого хода до половины максимальных без нагрузки.

Если двигатель не запускается, выполнить работы согласно таблице 4.1.

4.1.2 Для облегчения запуска двигателя необходимо пользоваться декомпрессионным клапаном, установленным на цилиндре.

Для этого необходимо нажать его выступающую рукоятку до щелчка. После запуска он автоматически вернется в первоначальное положение.

4.1.3 После запуска и прогрева двигателя проверить его работу на холостом ходу.

4.1.3.1 Если двигатель работает с пульсацией или рывками с выхлопом черного дыма в период прогрева, это означает, что смесь слишком «богата». В этом случае, медленно выворачивая винт «Х», добиться равномерной работы двигателя.

Если двигатель работает без выпуска черного дыма или глохнет, это означает, что горючая смесь слишком «бедна». Медленно выворачивая винт «Х» добиться равномерной работы двигателя.

Проверкой правильно проведенной регулировки карбюратора двигателя является вид свечи зажигания. Электроды свечи не должны быть припалены, что указывает на недобор топлива (смесь «бедная»), относительно закопченные (смесь «богатая»). При соответствующем составе смеси, подаваемой двигателю через карбюратор, изолятор центрального электрода свечи должен иметь светло-коричневый цвет.

4.1.3.2 При низких температурах окружающего воздуха, после запуска двигателя дать ему прогреться с приоткрытой на угол

от 25° до 30° пусковой заслонкой, после чего полностью ее открыть.

4.1.4 После непродолжительного перерыва в работе двигатель следует запускать без закрытия пусковой заслонки. Если прогретый двигатель не запускается, продуйте кривошипно-шатунную камеру двигателя открытием заслонок карбюратора.

4.2 Контроль работы и регулировка узлов двигателя

4.2.1 Контроль работы и регулировка карбюратора

Регулируется карбюратор тремя регулировочными винтами, расположенными на корпусе карбюратора.

Винтом «Х» регулируется состав топливо-воздушной смеси на холостом ходу.

Винтом «Н» регулируется состав топливо-воздушной смеси на режиме максимальной мощности (полного газа).

Винтом «Хс» регулируется открытие дроссельной заслонки на холостом ходу, а соответственно и количество рабочей смеси, поступающей в двигатель.

4.2.2 Регулирование карбюратора на режиме холостого хода производится следующим образом:

- запустить двигатель и прогреть его от 1 до 3 мин согласно 4.1.1;

- изменяя регулировочными винтами «Х» и «Хс» соотношение состава и количества смеси, установить минимально-устойчивые обороты коленвала, не допуская излишнего дымления из глушителя, при этом двигатель должен иметь приемистость, т.е. при резком открытии дроссельной заслонки должен быстро и без «провалов» набирать обороты.

4.2.2.1 Если при резком открытии дроссельной заслонки двигатель не набирает обороты или глохнет, регулировочный винт «Х» частично вывернуть, примерно на 1/4 оборота, при этом обороты коленвала падают. Для сохранения требуемых оборотов холостого хода регулировочный винт «Хс» завернуть на 1-2 оборота, в результате чего увеличится количество горючей смеси и обороты повысятся.

4.2.2.2 Если наблюдается излишнее дымление на холостом ходу, то частично завернуть регулировочный винт «Х» - обороты коленвала увеличатся. Для снижения их частично вывернуть регулировочный винт «Хс».

Таблица 4.1 - Неисправности и способы их устранения

Наименование неисправностей, внешнее проявление и дополнительные признаки	Вероятная причина	Метод устранения
<p>1 Двигатель не запускается: - отсутствует вспышка</p> <p>- свеча зажигания сухая</p>	<p>1 Отсутствует или слабая искра на свече зажигания.</p> <p>2 Неправильно установлено или неисправно магнето: - зазор между колесом вентилятора и магнето не соответствует норме.</p> <p>3 Камера сгорания и картер переполнены топливом.</p> <p>4 Не отрегулирован карбюратор</p> <p>1 Топливо не поступает в картер</p>	<p>1 Промыть, прочистить электроды свечи, установить необходимые зазоры между электродами свечи.</p> <p>2 Проверить и установить необходимый зазор между колесом вентилятора и магнето.</p> <p>3 Продуть цилиндр проворачиванием коленвала при вывернутой свече и открытых заслонках карбюратора.</p> <p>4 Отрегулировать карбюратор (по 4.2)</p> <p>1 Прочистить фильтр заборника топлива и карбюратора, проверить целостность и отсутствие пережима бензопровода.</p>
<p>2 Двигатель запускается, но работает с перебоями и не развивает обороты</p>	<p>1 Неисправна свеча зажигания.</p> <p>2 Обрыв контактов проводников или пробой на "массу".</p> <p>3 В топливо попала вода.</p> <p>4 Засорена система холостого хода карбюратора.</p>	<p>1 Заменить свечу.</p> <p>2 Проверить целостность проводов и пайки.</p> <p>3 Слить топливо из бачка, удалить воду, залить качественное топливо.</p> <p>4 Разобрать карбюратор, промыть, продуть, собрать и отрегулировать (по 4.2).</p>
<p>3 Двигатель не дает необходимой мощности</p>	<p>1 Засорен воздушный фильтр.</p> <p>2 Недостаточная компрессия двигателя (залегание или поломка поршневых колец).</p> <p>3 Неплотности в соединениях картера, фланца, цилиндра, манжет коленвала, свечи, декомпрессионного клапана.</p> <p>4 Засорен выхлопной патрубок цилиндра и глушителя.</p> <p>5 Засорились топливные жиклеры, каналы и топливные полости карбюратора.</p>	<p>1 Фильтр прочистить и промыть в бензине.</p> <p>2 Заменить поршневые кольца или удалить нагар.</p> <p>3 Устранить неплотности затяжкой винтов или, при необходимости, заменить прокладки и манжеты новыми.</p> <p>4 Прочистить засорившиеся элементы.</p> <p>5 Провести технический осмотр карбюратора.</p>

Продолжение таблицы 4.1

Наименование неисправностей, внешнее проявление и дополнительные признаки	Вероятная причина	Метод устранения
4 Двигатель быстро перегревается и теряет мощность	1 Двигатель не прошел обкатку. 2 Засорена защитная сетка вентилятора. Загрязнены ребра цилиндра. 3 Топливо-воздушная смесь слишком "бедная"	1 Обкатать согласно руководству по эксплуатации изделия, укомплектованного двигателем. 2 Тщательно очистить места прохода воздушного потока. 3 Отрегулировать карбюратор (по 4.2)
5 Двигатель самопроизвольно останавливается	1 Двигатель не прогрелся. 2 Засорен воздушный или топливный фильтр. 3 Недостаточно топлива в баке. 4 Неплотности в соединениях модуль-карбюратор. 5 Не отрегулирован карбюратор	1 Прогреть двигатель (по 4.1.1) 2 Фильтры прочистить, промыть в бензине, просушить. 3 Наполнить бак. 4 Проверить места соединений. Подтянуть крепеж. 5 Отрегулировать карбюратор (по 4.2)


4.2.3 После регулировки карбюратора на холостом ходу производить его регулировку на режиме максимальной мощности, изменяя положение регулировочного винта «Н», частично вворачивая или выворачивая его с последующими проверками двигателя под нагрузкой, добиваясь наилучших показателей максимальной мощности при $n=(9300 \pm 300)$ об/мин коленвала.

4.2.4 Регулировку карбюратора производить также после обкатки двигателя, при резком колебании температуры окружающего воздуха.

4.2.5 Из-за недостаточного опыта эксплуатации двигателя возможны случаи полной разрегулировки карбюратора, в результате чего ухудшаются параметры двигателя, осложняется его запуск.

Для восстановления нормальной работы карбюратора выполнить следующие переходы:

- установить винт «Хс» в исходное положение так, чтобы рычаг дроссельной заслонки находился в начальной части конуса винта;
- завернуть винт «Х» и «Н» до упора, после чего вывернуть винт «Х» на полтора оборота, а винт «Н» на два оборота.

 **ВНИМАНИЕ!** Винты «Х» и «Н» не затягивать слишком туго. Усилие затяжки не должно превышать 0,002 кгс·м;

- запустить двигатель согласно 4.1 и винтами «Х» и «Хс» установить минимально-устойчивые обороты холостого хода;
- отрегулировать двигатель на режиме максимальной мощности винтом «Н».

4.3 Возможные неисправности и способы их устранения приведены в таблице 4.1.

4.4 Останов двигателя

4.4.1 Перевести двигатель на режим холостого хода.

4.4.2 Выключить зажигание.

ВНИМАНИЕ! Не рекомендуется выключать двигатель закрытием пусковой заслонки во избежание отложения нагара в камере сгорания и выхода из строя свечи зажигания.

5 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

5.1 Указание мер безопасности

5.1.1 Техническое обслуживание двигателя проводить в специальном месте, которое должно быть оборудовано приточно-вытяжной вентиляцией и обеспечено первичными средствами пожаротушения (огнетушители, асбестовое полотно, ящик с песком, лопаты и т.п.).

5.1.2 Рабочее место, приспособления и инструменты должны содержаться в чистоте и технически исправном состоянии.

5.1.3 На рабочем месте не должны храниться легко воспламеняющиеся жидкости в количествах, превышающих разовую потребность.

5.1.4 Работу по техническому обслуживанию двигателя выполнять в средствах индивидуальной защиты, не вызывающих образования и накопления статических зарядов электричества.

5.1.5 Очистку и промывку деталей двигателя выполнять керосином или бензином, не допуская попадания их на руки и другие части тела.

5.1.6 Во время работы пользоваться толь-

ко исправным инструментом, специально предназначенным для этих работ.

Использованные обтирочные материалы необходимо собирать в металлический ящик, а после работы убирать из мастерской.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- загромождать верстак и рабочее помещение посторонними предметами;

- производить пробный запуск двигателя без корпуса полумуфты и в помещении мастерской.

5.2 Указания по техническому обслуживанию

5.2.1 Объем и периодичность работ по техническому обслуживанию двигателя указаны в таблице 5.1.

Таблица 5.1 - Объем технического обслуживания и периодичность

Нижеследующие данные относятся к нормальным условиям эксплуатации		Перед началом работы	После окончания работы	После каждой заправки	Ежедневно	Ежемесячно	При перебоях в работе	При повреждении или износе	При необходимости
1 Двигатель в целом	визуальный контроль состояния, чистка	+		+					
2 Система управления	контроль работы	+	+						
3 Воздушный фильтр	обдув воздухом замена чехла и фильтроэлемента		+					+	+
4 Ребра цилиндра	чистка					+			+
5 Карбюратор	контроль холостого хода регулировка холостого хода регулировка полного газа	+							+
6 Свеча зажигания	настройка зазора между электродами						+		
7 Доступные винты и гайки	подтянуть	+							+
8 Клапан декомпрессионный	очистка отверстия в цилиндре под клапаном декомпрессионным								+

5.3 Работы, выполняемые после наработки двигателем 50 часов:

- удалить отложение нагара в камере сгорания, каналах и окнах цилиндра, на днище поршня с поршневых колец и канавок под кольца;

- произвести затяжку внутренних крепежных деталей и сборочных единиц (цилиндра, карбюратора и т.д.).

5.4 Работы, выполняемые после наработки двигателем 100 часов:

- удалить нагар с глушителя, для чего демонтировать верхнюю крышку глушителя.

5.5 Работы, выполняемые после наработки двигателем 160 часов:

- выполнить работы по 5.3;

- снять карбюратор, очистить наружные поверхности щеткой с применением моющих средств;

- выполнить частичную разборку карбюратора со снятием верхней и нижней крышек, промывкой деталей в бензине;

- собрать и установить карбюратор.

5.6 В период гарантийного обслуживания ремонт изделия выполняется в центре гарантийного обслуживания по ниже приведенному адресу или в его филиалах, указанных на сайте www.motorsich.com:

АО «Мотор Сич», пр-т Моторостроителей, 30/А, г.Запорожье, 69068, Украина.

Тел.: +38(061) 720-47-66.

Тел.: +38(050) 421-63-06.

Запасные части при выполнении пост-гарантийного ремонта можно приобрести в центрах гарантийного обслуживания, указанных на сайте www.motorsich.com, или в фирменной торговой сети АО «Мотор Сич» в Украине, указанной на сайте www.motorsich.com.

6 ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

Транспортирование двигателей в упаковочной таре единицы потребления из гофрированного картона допускается любым видом транспорта при условии обеспечения защиты от механических повреждений и воздействия атмосферных осадков.

7 ХРАНЕНИЕ

7.1 Двигатели должны храниться в крытых помещениях с содержанием коррозионно-активных агентов в воздухе не более, чем это предусмотрено для атмосферы типа II по ГОСТ 15150.

7.2 Срок хранения двигателей после консервации и упаковки изготовителем не более 12 месяцев.

7.3 При длительном хранении законсервировать двигатель следующим образом:

- смазать цилиндр и поршень маслом М-8В ГОСТ 10541. Масло залить через свечное отверстие в количестве 10-15 г, после чего плавно повернуть 3-4 раза коленчатый вал;

- смазать тонким слоем смазки К-17 ГОСТ 10877 наружные стальные детали (гайки, винты и т.д.).

7.4 Консервацию производить в помещении при температуре не ниже плюс 10 °С и применять масла подогретые до температуры от 40 до 60 °С.

ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Обозначение НД	Наименование НД	Номер пункта, в котором дана ссылка на НД
ДСТУ 4063-2001	Бензини автомобільні. Технічні умови	1.2.1
ГОСТ 10541-78	Масла моторные автомобильные для карбюраторных двигателей. Технические условия	7.3
ГОСТ 10877-76	Масла консервационные К-17	7.3
ГОСТ 15150-69	Машины, приборы и другие технические изделия. Испытания для различных климатических районов, категории эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды	1.1.2, 7.1
ГОСТ Р 51105-97	Топлива для двигателей внутреннего сгорания. Неэтилированный бензин. Технические условия	1.2.1
ТУ У 00152365.084-98	Масла для двухтактных двигателей. Технические условия	1.2.1, 3.3.1

