

*WWW.RVS-TECH.RU*



**тел.: (812) 369-32-64, факс: (812) 388-95-71**

**[e-mail:rpr-spb@mail.ru](mailto:rpr-spb@mail.ru)**

**<http://rvs-tech.ru>**

**Приложение №1.**

**Результаты РВС -обработки дизелей 6ДР 30/50 -3 буксира зав.№78458 («М. Сальников»).**

**дизель 6ДР 30/50 -3 №1**

№цилиндра		1	2	3	4	5	6	Ср.значение	Прим.
Измеряемый параметр									
<b>До обработки по РВС-технологии</b>									
P <sub>z</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	48	52	52,8	48	51	49,5	<b>50,22</b>	
P <sub>c</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	37,5	39,3	36,3	35,4	36	37,5	<b>37,00</b>	
<b>После обработки по РВС-технологии</b>									
P <sub>z</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	54	59,4	54	54	57	56	<b>55,73</b>	
P <sub>c</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	39	39	39	37,5	39	36	<b>38,25</b>	
Изменение P <sub>z</sub> , %		+12,5	+14,2	+2,3	+2,5	+11,8	+13	<b>+11,1</b>	
Изменение P <sub>c</sub> , %		+4	+7,4	+7,4	+5,9	+8,3	+4,0	<b>+4,8</b>	

**дизель 6ДР 30/50-3 № 2**

№цилиндра		1	2	3	4	5	6	Ср.значение	Прим
Измеряемый параметр									
<b>До обработки по РВС-технологии</b>									
P <sub>z</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	41	41	40	41	40	41	<b>40,67</b>	
P <sub>c</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	28	32	31	31	31	31	<b>30,67</b>	
<b>После обработки по РВС-технологии</b>									
P <sub>z</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	45	45	44,4	45,6	43,5	48,0	<b>45,25</b>	
P <sub>c</sub>	кгс/см <sup>2</sup>	34,2	37,2	33,0	35,4	36,0	36,0	<b>35,30</b>	
Изменение P <sub>z</sub> , %		+9,7	+9,7	+11,0	+11,2	+8,8	+17,0	<b>+11,2</b>	
Изменение P <sub>c</sub> , %		+22,1	+16,0	+6,4	+14,0	+16,0	+16,0	<b>+15,0</b>	

**Отмечено снижение нагрева упорного подшипника:  
до обработки t<sub>м</sub> = 60°С, после  
обработки t<sub>м</sub> = 40-45 °С.**

Ст. механик буксира «М. Сальников»

Бражников Е. Е.

Механик наставник буксира «М. Сальников»

Иванов И. И.

Начальник отдела внедрения ЗАО «НПО «Руспромремонт»

Кислухин Д. А.

С 21 сентября по 19 октября 1998г. на ГУП «Адмиралтейские верфи» были проведены испытания обработанного по РВС-технологии двух дизелей буксира зав.№78458 («М. Сальников»).

РВС-технологии была предложена ЗАО «НПО «Руспромремонт». Обработка по РВС - технологии проводилась специалистами ЗАО «НПО «Руспромремонт» совместно со специалистами ГУП «Адмиралтейские верфи» без разборки двигателя, путем добавления в циркуляционное масло ремонтно - восстановительных составов.

#### **Краткая техническая характеристика дизеля :**

Марка: 6ДР 30/50-3

Мощность: 600 л. с.

Частота вращения: 300 об/мин

Диаметр цилиндра: 300 мм

Ход поршня: 500 мм

Давление сжатия (Pc) по паспорту не менее 32 кгс/см<sup>2</sup>

В ходе испытаний использовались штатные приборы буксира, а также измерительные приборы испытательной лаборатории акустических измерений ГУП «Адмиралтейские верфи». Ходовые испытания до и после обработки главных двигателей предусматривали проверку эксплуатационной надежности на контрольных режимах согласно ГОСТ21792-76.

В качестве оценки результатов обработки двигателя ремонтно восстановительными составами использовались следующие параметры: давление сжатия P<sub>c</sub>, давление сгорания P<sub>z</sub>, уровень воздушного шума, уровень вибрации.

Результаты работ приведены в Приложении№1 и АКТе 52/120А от 03.11.98г.

#### **Выводы:**

1. Увеличилось давление сжатия и выровнялось по цилиндрам. Средние значения давления сжатия повысились для дизеля №1 на 4,8 %, что составляет 1,25 кгс/см<sup>2</sup>, а для дизеля №2 на 15,0%, что составляет 4,63 кгс/см<sup>2</sup> (для дизеля №2 давление сжатие стало соответствовать паспортному значению). При дальнейшей наработке давление будет увеличиваться до максимальной величины, ограниченной общим состоянием силового поршня и цилиндра.
2. При удовлетворении санитарных норм СН2.5.2.048-96 и СН2.5.2.047-96 уровень вибрации, воздействующий на человека, в диапазоне частот 2Гц-63Гц в среднем понизился на величину 2-5 дБ в отдельных участках спектра и в разных помещениях. Не произошло изменение воздушного шума (АКТ 52/120А от 03.11.98г.).
3. Отрицательных влияний РВС- обработки не выявлено.



