



**СЕРВИСМЭНЫ**

# «МАСЛЁНКА», НЕ ГОРИ

От нестандартных ситуаций не застрахован никто, и мало ли где они могут приключиться. Едет водитель грузовика где-то по трассе или оператор экскаватора работает с усердием где-то на далёком объекте, и вдруг на приборке загорается лампочка давления масла, а «родного» на доливку нет. Как быть в такой ситуации?

Подготовил Артём Щетников



ФОТО: aleksandarlittlewolf-freepik

«Первым шагом оператору следует попытаться выяснить причину проблемы. Это может быть связано с низким уровнем масла в двигателе, в этом случае нужно проверить соответствующий щуп. Если он ниже рекомендуемого, то следует долить масло», — говорит заместитель генерального директора по транспорту ООО «Траско» (TRASKO) Михаил Пальков.

Правда, предварительно необходимо заглушить двигатель, дать ему постоять 10 минут для того, чтобы всё масло стекло в поддон, уточняет специалист технической поддержки ООО «Восточный ветер» (официальный дистрибьютор грузовой техники Dongfeng) Рушан Аксёнов. Причём машина должна стоять на ровной площадке.

После этого водитель просто обязан осмотреть моторный отсек и пространство под техникой на предмет протечек. Если они выявлены или обнаружены другие повреждения блока ДВС, которые

привели к полной потере масла, то самостоятельное движение техники запрещено, напоминает директор по послепродажному обслуживанию «Автодом Вешки», «АвтоСпецЦентр Котляковка» Илья Фенин.

«Эксплуатация ДВС с низким давлением в масляных магистралях приведёт к повышенному износу узлов ДВС, перегреву, разрушению и, как следствие, дорогостоящему ремонту», — добавляет директор по сервису ООО «Техцентры Сотранс» Денис Пузанчиков.

Кстати, загоревшаяся на приборной панели лампочка низкого давления масла не всегда свидетельствует о падении его уровня. Исполнительный директор ООО «Сторк» (официальный представитель Daupin в РФ) Артур Солдаткин вполне допускает, что сигнал могут вызвать неисправность датчика или проводки, поломка масляного насоса или сбой в работе электронного блока управления двигателя.

По словам директора по сервису ООО «ОДИН Групп» (ODIN Group) Андрея Боднаря, не стоит рисковать и пытаться эксплуатировать транспортное средство. Это может привести к капитальному ремонту двигателя или даже его замене, что в десятки раз дороже, чем услуги эвакуатора.

Если же протечек нет, а щуп показывает нижний уровень, заводить мотор в таком случае нельзя, так как масляное голодание приведёт к перегреву и выходу из строя, предупреждает руководитель маркетплейса «ПЭК: MALL» (ООО «ПЭК:Молл») Сергей Буров. Что же делать?

«Заводить газовый двигатель с низким давлением масла запрещено, поэтому добраться до ближайшей СТО можно лишь на буксире, предварительно отключив карданный вал или вынув полуоси (в зависимости от того, что будет удобнее или быстрее), чтобы не повредить КПП», — предостерегает Артур Солдаткин.

Этого же мнения придерживаются исполнительный директор и соучредитель ООО «Матадор Лоджистикс» Сергей Канин и Михаил Пальков. Но с оговоркой, что эксплуатировать технику нельзя при продолжающейся сигнализации о низком давлении масла.

Илья Фенин напоминает, что в практике имеются случаи, когда при отсутствии масла в двигатель заливали дизельное топливо и продолжали движение, но такой способ может привести к серьёзным неисправностям.

«Нужно убедиться, что причина именно в механической части. Самый простой способ в полевых условиях определить, есть давление в двигателе или нет, — это открыть маслосливную пробку (либо клапанную крышку при отсутствии заливного отверстия) на ра-



ботающем двигателе и посмотреть, есть ли капли масла под клапанной крышкой и брызги из маслозаливной горловины. Это, конечно, косвенная информация, но если мы находимся в поле, то другого варианта нет», — делится опытом **Рушан Аксёнов**.

Он указывает, что если капель и брызг нет, то похоже, что давление действительно пропало, и масло не доходит до головки блока цилиндров. Это худший сценарий, который не оставляет никаких других вариантов кроме эвакуации транспортного средства.

«Если капли и брызги видны, то какое-то давление в двигателе есть. В таком случае из строя мог выйти датчик давления масла, либо появился обрыв, короткое замыкание, и проблема с горячей лампой связана с электрической неисправностью. В этом случае необходимо проверить целостность проводки, подходящей к масляному датчику. Если она исправна, вероятная причина проблемы — в самом датчике.

Если оператор убедился, что неисправность связана с электрической, а не механической частью, то можно двигаться до места ремонта, соблюдая осторожность: не перегружать двигатель и сохранить невысокие обороты», — говорит представитель дистрибьютора грузовой техники Dongfeng.

### МЕШАТЬ ИЛИ НЕТ?

Это, пожалуй, самый больной вопрос, вызывающий споры не только у водителей, но и у опытных механиков. Опрошенные нами эксперты тоже не пришли к единому мнению по вопросу, можно ли долить в двигатель масло другого производителя и другой вязкости.

Например, **Сергей Канин** не рекомендует добавлять не совпадающее по спецификациям с имеющимся в двигателе. По его словам, лучше дождаться помощи специалистов или эвакуатора и доставить технику в СТО, где масло может быть заменено на правильное. Доливка несовместимого масла может привести к повреждению двигателя и другим проблемам, поэтому лучше быть осторожным и следовать рекомендациям производителя.

## УЧИМ МАТЧАСТЬ



### РУШАН АКСЁНОВ,

специалист технической поддержки ООО «Восточный ветер» (официальный дистрибьютор грузовой техники Dongfeng)

«В зависимости от того, какой уровень (высокий — выше максимальной отметки на щупе, низкий — ниже минимальной отметки, норма — между минимальной и максимальной отметками), необходимо при низком уровне проверить, нет ли явной утечки масла. Если она не обнаружена, то долить масло до нормы. Высокий уровень, если не было неправильного долива, указывает на то, что в масло попадает топливо. В этом случае меняются вязкостные характеристики — смазочный материал становится жидким. Из-за этого возможно падение давления масла в двигателе. В аварийной ситуации стоит слить часть такого масла и долить любое, которое есть (неважно, какой вязкости, предпочтительно более густое). Но только для того, чтобы доехать до места ремонта. В составе любого смазочного материала есть базовая часть, то есть основа, в которую добавляются присадки. Именно она используется для классификации масел. Они, как известно, бывают:

- минеральными, полученными из нефти методом селективной

очистки; это недорогие и универсальные смазочные материалы;

- полусинтетическими, произведенными с помощью совмещения минеральных и синтетических масел; они отличаются универсальностью и сравнительно высокими защитными свойствами, при этом достаточно доступны;
- гидрокрекингowymi, близкими по составу к полусинтетическим, однако основа, полученная методом глубокой очистки, обеспечивает им большую вязкость и температурную устойчивость;
- синтетическими, наиболее качественными и дорогостоящими маслами среди представленных на рынке.

Базовая часть, полученная методом химического синтеза, позволяет смазочным материалам сохранять стабильные показатели вязкости и текучести, а также обеспечивает медленное старение. Основа является одним из главных факторов при смешивании масла. Смешивать составы с одинаковой базовой частью — относительно безопасный вариант. При использовании продуктов одного производителя риск снижается ещё сильнее. Вполне логично, что у масел одного бренда чаще всего примерно одинаковый состав. Это существенно снижает риск возникновения реакций между различными компонентами.

В ряде случаев, если необходим долив масла, можно взять продукт другого типа и/или вязкости, но от того же производителя. Отметим, что это допустимо только в краткосрочной перспективе. Если под рукой нет масла соответствующего стандарта, но необходимо добраться до места ремонта, можно долить любое моторное масло. На СТО нужно заменить ГСМ и масляный фильтр».



### ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



**ЮРИЙ СКОРОДУМОВ,**  
эксперт в области управления  
транспортом и логистикой

«В случае нештатной ситуации, когда на приборке загорается лампочка давления масла и нет возможности использовать «родное» масло для доливки, можно предпринять следующие шаги.

Немедленно остановитесь в безопасном месте. Лампочка давления масла может указывать на серьёзную проблему с системой смазки двигателя. Проверьте уровень масла. Если уровень масла ниже рекомендуемого, можно провести доливку, чтобы поддержать нормальное функционирование двигателя. Убедитесь, что используемое масло соответствует спецификациям и рекомендациям производителя. В подобных экстренных ситуациях, когда нет доступа к маслам, рекомендуемым заводом-изготовителем, можно долить моторное масло другого производителя или другой вязкости. От временного смешивания различных типов вязкости последствий намного меньше, чем от недостатка масла в моторе.

Если у вас нет подходящего масла или вы не уверены в дальнейших действиях, рекомендуется обратиться к аварийной службе или автосервису для получения профессиональной помощи.

Важно помнить, что доливка масла является временным решением, и в случае постоянного или регулярного снижения уровня масла рекомендуется обратиться к специалистам для диагностики и устранения причины утечки или потребления масла. Долить временно можно, но необходимо предупредить ответственных за эксплуатацию транспортного средства или спецтехники лиц».



Фото: jcomp-Freepik

«Доливать масло можно, и в большинстве случаев это допустимо. Моторные масла производятся с соблюдением определённых стандартов, таких как API (American Petroleum Institute) или ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles), которые предусматривают условия совместимости масел разных производителей. Тем не менее важно учесть, что лучше придерживаться одного и того же производителя масла для предотвращения потенциальных проблем», — успокаивает Михаил Пальков.

Он добавляет, что в большинстве случаев добавление даже не совпадающего по спецификациям смазочного материала не вызовет непосредственных повреждений.

«Если утечки нет либо её удалось устранить, то в экстренной ситуации допускается доливка моторного масла из наличия другой спецификации и типа вязкости. После долива масла и тестового запуска двигателя при условии погасшей сигнализации низкого давления необходимо незамедлительно об-

ратиться на ближайшую станцию технического обслуживания для полной замены масла в двигателе», — считает Денис Пузанчиков.

«Моторные масла разных производителей смешивать можно, различной вязкости — тоже можно. Главное, чтобы у смазывающих материалов была одинаковая основа. Например, синтетику можно смешивать только с синтетикой. Но добавлять к ней минеральное масло нельзя ни в коем случае, так как смазочный материал может свернуться и повредить двигатель», — утверждает директор по развитию бизнеса ООО ТК «СОТА Логистик» (SOTA Logistic) Игорь Чернышев.

На примере своей компании он говорит, что аксиома для любого водителя — наличие масла на доливку. За нарушение этого правила автоматически следует лишение премиальных выплат. Если всё же такая ситуация возникла, следует вызывать аварийную службу с необходимым маслом на долив.

Ведущий инженер ООО «АвтоЗапчасть КАМАЗ» Юрий Палаткин допускает доливку и смешивание,



но без фанатизма. Допустимо до-  
бавить 2 литра в двигатель, а если  
речь идёт о 10 литрах, то это суще-  
ственно, и требуется срочная заме-  
на, чтобы ДВС не вышел из строя.

«Желательно, чтобы количество  
доливаемого масла не превышало  
15% от общего объёма. Дальнейшая  
эксплуатация должна ТС произво-  
диться только на низких оборотах  
и на низких передачах», — уточняет  
**Андрей Боднарь**.

Он также указывает, что нельзя  
использовать масла для другого  
типа двигателей (дизель, бензин,  
природный газ). А, смешивая сма-  
зочные материалы разных произ-  
водителей, также нужно помнить,  
что те используют неодинаковые  
присадки, при смешивании кото-  
рых может происходить изменение  
свойств масел.


**Артур Солдаткин** напоминает,  
что вязкость — это не единствен-  
ное свойство технической жидко-  
сти, которое нужно учитывать. Для

двигателей газовых автомобилей  
требуется использовать малозоль-  
ное масло. Кроме того, он обращает  
внимание на то, что если при сме-  
шивании различных масел появит-  
ся осадок и двигатель «заклинит»,  
то в процессе ремонта это будет  
легко обнаружить, и в гарантийном  
обслуживании будет отказано.

Для предотвращения снятия  
с гарантии некоторые крупные вла-  
дельцы автопарков прямо запреща-  
ют водителям лезть под капот  
или кабину. Так, в транспортной  
компании «ПЭК» за перемещением  
техники следит спутник. По словам  
генерального директора ООО «Ав-  
то-ПЭК» **Дмитрия Иевлева**, в слу-  
чае нештатной ситуации шофёр  
обязан связаться с диспетчером,  
который направит к нему меха-  
ников из ближайшего сервисного  
центра и охрану для обеспечения  
сохранности груза.

**Сергей Буров** обращает внима-  
ние на необходимость проверки

наличия сертификата о допуске  
смазочных материалов от автопро-  
изводителя. Это особенно важно,  
если вы приобретаете масло для  
европейской техники: неподхо-  
дящий продукт может привести  
к повреждению рабочих поверхно-  
стей цилиндров, поршней и других  
деталей.

«За полтора года после ухода ев-  
ропейских поставщиков на россий-  
ский рынок моторных масел вышли  
десятки новых компаний из Рос-  
сии, Китая, Турции. К сожалению,  
снизилось качество продукции.  
Например, в составе масла может  
использоваться до восьми различ-  
ных присадок, которые помогают  
снизить расход жидкости и повы-  
сить компрессию в цилиндрах дви-  
гателя. По нашей оценке, присадки  
большинства новых производителе-  
лей, которые вышли на российский  
рынок, вырабатываются быстрее,  
чем у европейских аналогов», — от-  
мечает г-н Буров. 



## ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА ФАРКОПОВ

т.: +7 (8332) 38-54-44, 38-56-65  
e-mail: sales@dizel-c.ru  
www.dizel-c.ru



Компания «Дизель-С» занимается поставками техники  
для лесозаготовки. Учитывая наши многолетние знания  
в перевозке леса, мы разработали и изготовили  
тягово-сцепное устройство, которое может быть  
использовано и в других отраслях.

### ТЯГОВО-СЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО DC50/190

(далее ТСУ) предназначено для передачи тягового  
усилия от грузовика на прицеп.

#### Технические характеристики:

- сцепная петля диаметром 50 мм;
- максимальная тяговая нагрузка D составляет 190 кН;
- ТСУ устанавливается на специальную поперечную силовую балку (траверсу) со штатными отверстиями 100x160 мм;
- угол поворота дышла 90 градусов.

Отличительной чертой нашего фаркопа является  
ремонтпригодность и доступность запчастей.

Сертификат соответствия  
№ ЕАЭС RU C-RU.АД07.В.05616/23.