

## **RVS: вторая жизнь тяжелой техники**

**Мы продолжаем серию публикаций об уникальных свойствах ремонтно-восстановительных составов RVS. В этот раз остановимся на такой области их применения как тяжелая и строительная техника, а для того, чтобы данная статья не показалась голословной, обратимся за комментариями к главному механику компании UBAK в Риге Геннадию Демиткову, испытывавшему RVS в деле.**

### **RVS - возраст не помеха!**

В последнее время в Европе наблюдается настоящий строительный бум. Строительная техника идет нарасхват и автокраны, конечно, пользуются особым спросом. На башенные краны, например, вообще стоит очередь.

В основном, парк UBAK состоит из подержанной техники, некоторые автокраны находятся в эксплуатации больше двадцати лет, но благодаря развитой еще с советских времен инфраструктуре, нам удается поддерживать их в соответствующем техническом состоянии. Краны ежегодно проходят техническое освидетельствование, и я уверен, при помощи RVS-составов прослужат еще 5 – 6 лет без капитальных ремонтов, а это дополнительные ресурсы.

Мы провели RVS-обработку 75-тонного КАТО 1985 года выпуска. Не смотря на то, что кран в течение двадцати лет день в день колесил по всей Латвийской республике от стройки – к стройке, его техническое состояние мы оценивали как вполне удовлетворительное. Тем не менее, время берет свое, стали появляться «хвори» - возникли проблемы с бортовыми редукторами, повысился уровень шумности и вибрации.

Поэтому совместно с руководством компании было решено обработать редукторы, основной и верхний двигатели, а также коробку переключения передач крана. Ведь намного лучше вложить относительно небольшие средства в RVS – обработку сегодня, чем позже тратить значительные суммы на приобретение новых запчастей.

### **Не путать с присадками**

Результаты оказались впечатлительными. Автокран стал работать тише, во всех обработанных механизмах понизился уровень вибрации, стали легче переключаться передачи, увеличилась тяговая сила крана, перестали перегреваться трущиеся узлы. Кроме того, выровнялся (а в некоторых цилиндрах повысился) уровень компрессии и приблизительно на 5 % уменьшился расход топлива. Стоит отметить, что 75-тонный кран потребляет 100 литров горючего на каждую сотню километров, так что \_ такая экономия весьма ощутима, а затраты на RVS быстро окупаются.

Многие владельцы коммерческой техники избегают применения всевозможных добавок. Считается, что они просто оседают в поддонах, засоряют масляную систему и не приносят практически никакой пользы. Однако RVS-составы не являются присадками, в отличие от молибдено-никеливых присадок, имеющих в своем составе тяжелые частицы. RVS полностью вступает в реакцию на поверхности трения, входит в структуру металла и не оставляет в масле никакого осадка, который мог бы стать причиной закупорки фильтров и масляных магистралей.

Помню в свое время, чтобы присадка действовала эффективно, нам приходилось нагревать масло до девяноста градусов и долго его размешивать.

Сейчас применяя RVS, не нужно проводить никаких дополнительных манипуляций, он просто добавляется в штатную систему смазки(моторы, коробки передач, редукторы и любые другие узлы, где присутствуют трущиеся детали). При этом положительный эффект наблюдается уже через 2-3 моточаса после первой обработки.

Результаты проведения ремонтно-восстановительных работ по RVS-технологии на подъемном автокране КАТО МК-750 (1985 год выпуска)

Параметры измерений		1	2	3	4	5	6	7	8
Двигатель крановой установки Mitsubishi 8DC8C									
Компрессия (бар)	до обработки	22,1	22,6	22,0	22,8	22,6	23,0	22,8	22,4
	после обработки	26,7	27,0	26,2	26,0	26,8	27,0	27,6	27,4
Давление масла (бар)	до обработки	5,2							
	после обработки	7,8							
Ходовой двигатель Mitsubishi 8DC9A									
Компрессия (бар)	до обработки	22,5	23,0	20,2	22,4	21,3	22,0	23,0	23,0
	после обработки	26,5	26,3	26,6	26,3	26,4	26,4	26,5	26,6
Давление масла (бар)	до обработки	5,4							
	после обработки	7,8							