

Загадки процесса сгорания

АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ

кандидат технических наук

Совсем новый автомобиль ВАЗ-21099, всего 50 км пробега, но с двигателем творится неладное: на холостом ходу его трясет, нет мощности, а из выхлопной трубы идет подозрительный дымок. Гадать не надо: достаточно отсоединить шланг вентиляции картера, чтобы убедиться в большом давлении картерных газов и, соответственно, в поломке поршней. Ага, — скажет кто-нибудь, — наверное, дело в низком качестве сборки! Или детали подвели? Нет, причина другая: детонация. Она и разрушила поршни.



С детонацией сталкивался, пожалуй, каждый водитель. И каждый знает, что это для двигателя плохо. И что появляется она чаще всего из-за низкооктанового бензина и на слух воспринимается стуками («клапанов» и даже «пальцев»). Только вот проблема: оказывается, не все детонацию слышат, а если и слышат, то нередко воспринимают ее как нечто, от них не зависящее, и даже путают ее с другими видами нарушения процесса сгорания.

Кроме того, причин появления детонации много, и несоответствие октанового числа бензина — лишь одна из них. Короче, чтобы разобраться и с причинами, и с последствиями, мы решили начать с самого начала — даже не с самой детонации, а вообще с разговора о том...

Что происходит в цилиндре

Интересующий нас процесс начинается в самом конце такта сжатия, когда поршень, сжимая топливовоздушную смесь, приближается к верхней мертвой точке (ВМТ). Искровой разряд на свече зажигания вызывает мгновенный разогрев смеси до температуры более 10000°C в очень малом объеме между электродами свечи. Фактически за очень короткий промежуток времени, примерно равный длительности разряда (около 10^{-5} с или одной сотой доли микросекунды), в этом объеме происходят нагрев, термическое разложение, ионизация молекул топлива и кислорода и воспламенение смеси. Возникает очаг горения, насыщенный продуктами сгорания, и по

верхность раздела между ним и несгоревшей смесью (фронт пламени).

Если объем очага достаточен для прогрева и воспламенения соприкасающихся с ним слоев смеси (это зависит в основном от мощности искрового разряда и температуры смеси в конце такта сжатия), то процесс сгорания начинает распространяться по объему камеры сгорания от свечи в сторону еще не горевшей смеси.

Вначале скорость распространения пламени невелика — менее 1 м/с. Но длится этот период недолго. В процесс вмешиваются турбулентные пульсации, другими словами, вихри, возникающие в цилиндре и камере сгорания при наполнении и сжатии смеси. Вихри искривляют и разрушают четкие границы фронта пламени: объемы горящих компонентов внедряются в негорящую смесь. Площадь поверхности фронта резко возрастает, а вместе с ней повышается и скорость распространения фронта — до 50-80 м/с.

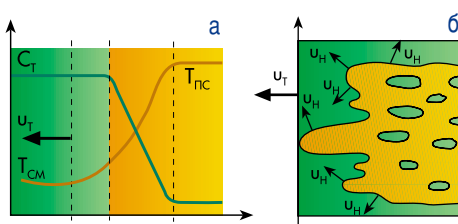
Ускоряющееся движение фронта вызывает все более быстрое воспламенение и сгорание новых порций смеси. В результате температура и давление в камере сгорания резко увеличиваются. Но как только пламя достигнет стенок камеры сгорания (этот момент примерно совпадает с максимумом давления в 3-6 МПа), количество смеси, вступающей в реакцию, станет уменьшаться — слишком мало ее осталось, да и отвод тепла от газов к более холодным стенкам камеры сгорания играет здесь не последнюю роль. Догорание последних порций смеси идет медленно, при этом температура продуктов сгорания, достигнув максимума (более 2000°C) несколько позже, чем давление, начинает падать вместе с началом движения поршня вниз. Все, процесс горе-

ния, занявший $30^\circ \div 40^\circ$ поворота коленчатого вала (ПКВ), закончился. Начинается процесс расширения или, как принято говорить, такт рабочего хода.

Как мы уже отметили, на упрощенно описанный процесс влияет немало факторов. Например, температура стенок камеры. Чем она ниже, тем медленнее идет процесс, особенно на последней стадии — ведь снижение температуры замедляет химические реакции.

Очень важен и состав топливовоздушной смеси, точнее говоря, коэффициент избытка воздуха λ . Если топлива слишком много («богатая» смесь, $\lambda < 1$) или, напротив, мало («бедная» смесь, $\lambda > 1$), то «лишние» вещества, не участвующие в реакциях, забирают на себя теплоту и тем самым охлаждают смесь и продукты сгорания. Из-за этого максимальные значения температуры и давления уменьшаются, двигатель недодает мощности, в выхлопных газах появляются продукты неполного сгорания (СО, СН).

Среди прочих факторов отметим такие, как давление и температура смеси в начале сжатия, степень сжатия, режим работы двигателя (частота вращения и нагрузка), угол опережения зажигания, мощность искры, конструкция камеры сгорания и ее размеры, количество нагара на стенках и, конечно, октановое число бензина. Отклонения параметров от их оптимальных значений, естественно, приводят к нарушениям процесса сгорания. И двигатель «плохо работает».



■ — продукты сгорания; ■ — несгоревшая топливовоздушная смесь; $u_{н}$, $u_{т}$ — скорость распространения пламени; $T_{см}$, $T_{пл}$ — температура топливовоздушной смеси и продуктов сгорания; C_t — концентрация топлива. Фронт пламени вначале имеет довольно простую форму (а), но быстро искривляется, а его четкие границы разрушаются (б).

Зависимость давления и температуры в цилиндре от угла поворота коленчатого вала (индикаторная диаграмма):

- I — момент зажигания;
- II — образование начального очага пламени;
- III — фаза быстрого сгорания; IIII — фаза догорания;
- Θ — угол опережения зажигания.

Почему двигатель работает плохо?

Большое число нарушений в работе двигателя, связанных с процессом горения, возникает из-за переобеднения топливовоздушной смеси, когда возникают пропуски воспламенения, вспышки во впускной и выпускной системах.

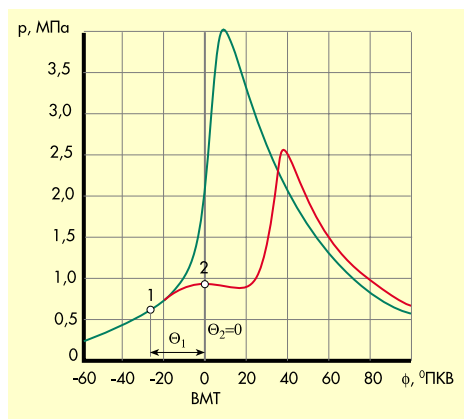
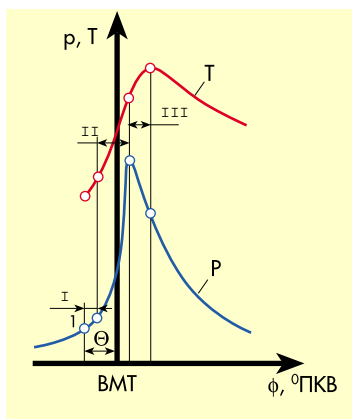
Переобеднение смеси ($\lambda > 1,2 \div 1,3$), возможное при неисправностях системы топливоподачи, вызывает сильное замедление химических реакций или даже их прекращение в отдельных цилиндрах — тогда мы вправе говорить о пропусках воспламенения (вспышек) в цилиндре. Двигатель при этом, естественно, не развивает мощности. Правда, пропуски воспламенения возможны и из-за неисправности системы зажигания. Например, когда слишком мала мощность искры или искробразование носит нерегулярный характер.

Вспышки во впускной системе обычно появляются именно тогда, когда топливовоздушная смесь горит слишком медленно. При этом смесь способна продолжать гореть даже на такте выпуска. А поскольку в любом двигателе существует перекрытие клапанов (период, когда в начале впуска открыты оба клапана), продукты сгорания получают возможность поджечь свежую смесь, начавшую поступать в цилиндр. Тогда быстрое распространение пламени из цилиндра во впускные каналы создает характерный «хлопок» — своеобразный взрыв на впуске.

Кстати, при слишком «позднем» зажигании, нередко являющемся причиной подобных «хлопков», мощность двигателя заметно падает. Почему это происходит, видно по индикаторной диаграмме: при позднем зажигании пик давления в цилиндре резко уменьшается и сдвигается в сторону фазы выпуска.

Еще более сильный взрыв возможен на выпуске — в глушителе. При пропусках воспламенения в отдельных цилиндрах там может скапливаться горючая смесь, которая способна воспламениться с характерным «выстрелом», к примеру, при резком открытии дроссельной заслонки.

Описанные отклонения от нормального протекания процесса горения для механической части двигателя никакой опасности не представляют. Однако хлопки во впускной системе способны вывести из строя расположенные там датчики, разорвать воздушный фильтр, а то и вызвать пожар под капотом. «Выстрел» в глушитель иногда заканчивается разрушением элементов выпускной системы. Чтобы до этого не доводить, доста-



точно содержать системы зажигания и топливоподачи в исправном состоянии.

Совсем другое дело, если при работе двигателя возникает преждевременное самовоспламенение смеси (калильное зажигание). Очевидно, преждевременное это значит — до момента искробразования на свече зажигания. Такое возможно, если какие-либо поверхности или элементы камеры сгорания нагреты до слишком высокой температуры (700°C и более). Обычно источниками преждевременного самовоспламенения могут стать перегретые электроды свечи зажигания (когда она, например, подобрана неверно), тарелка выпускного клапана (особенно при неплотном прилегании к седлу), а также нагар на некоторых участках стенок камеры сгорания и днища поршня.

Калильное зажигание, в отличие от нормального, возникает сразу на большой поверхности — к тому же раньше, чем искровой разряд на свече. Поэтому данный процесс, хотя и похож по своей физической сущности на нормальное горение, не только начинается раньше, но и идет быстрее. А значит, возрастает максимальное давление в цилиндре при горении.

Все это вызывает рост нагрузок на детали шатунно-поршневой группы, увеличение шумности работы двигателя, в том числе стуки глухого тона, которые довольно сложно выделить из ряда звуков мотора. Но главное — калильное зажигание приводит к значительному росту тепловых нагрузок на поверхности, образующие камеру сгорания. Особенно страдают алюминиевые детали: днище поршня, поверхность головки блока около выпускного клапана. Ну и, конечно, свечи зажигания, которые быстро выходят из строя из-за оплавления электродов.

Коварство калильного зажигания состоит в том, что его появление почти не слышно. Из-за этого водитель может заметить неладное только

«Позднее» зажигание заметно уменьшает максимум давления в цилиндре и сдвигает его в сторону выпуска:
— нормальное опережение зажигания (Θ_1);
— «позднее» зажигание (Θ_2).

тогда, когда, например, поршень уже прогорел, и ремонт двигателя неминуем. Для борьбы с этим явлением наиболее действенны профилактические меры. В первую очередь — установка свечей зажигания с калильным числом, соответствующим данному двигателю.

Иногда калильным зажиганием называют и самопроизвольную работу двигателя после выключения зажигания. Обычно это происходит, если в двигатель продолжает поступать топливо (подобное случается обычно при наличии карбюратора). Но этот режим скорее неприятен, чем опасен — нет нагрузки на двигатель, а топлива слишком мало, чтобы сжечь поршни. Борьбаться с таким самовоспламенением нетрудно — обычно бывает достаточно заменить электромагнитный клапан в карбюраторе, свечи зажигания и отрегулировать все, что требуется по инструкции, включая зазоры в приводе клапанов. Бывает и так, что самовоспламенение возникает из-за непонятной смеси, которую вам вместо бензина залили в бак при очередной заправке.

В целом же все описанные отклонения в протекании процесса горения объединены тем, что физическая картина процесса почти не меняется: горение начинается от сильно нагретого источника или поверхности, а далее с большей или меньшей скоростью распространяется в виде фронта пламени по всему объему камеры сгорания, замедляясь и угасая у стенок.

Совершенно другая картина наблюдается при детонации — одном из самых загадочных явлений в двигателях внутреннего сгорания, над которым бьется не одно поколение ученых и конструкторов. Об этом — в следующих номерах журнала.



С этим поршнем «поработало» калильное зажигание. Теперь двигателю предстоит серьезный ремонт...

Загадки процесса сгорания

(Окончание. Начало в № 3, 2000)

В прошлом номере журнала мы рассмотрели процесс сгорания топлива и возможные его нарушения, возникающие при эксплуатации двигателя.

Сегодня речь пойдет о детонации — одном из наиболее распространенных, опасных и одновременно загадочных явлений в двигателе.

Первыми с явлением детонации столкнулись конструкторы авиационных моторов еще в начале 20-го века, когда авиация, обогнав автомобильный транспорт, вышла на новый виток технического прогресса и стала использовать все более мощные и легкие двигатели.

Попытки повысить мощность только за счет увеличения объема цилиндров естественно приводили к возрастанию массы и габаритов двигателей, что для самолетов неприемлемо. Можно было пойти по пути увеличения частоты вращения коленвала. Но в авиации свои законы — при очень быстром вращении винта скорость обтекания воздухом концов лопастей могла приблизиться к скорости звука. А в этом случае сила тяги винта неизбежно падает, даже несмотря на высокую мощность мотора.

Оставался единственный выход — совершенствовать рабочий процесс, в том числе сгорание. И здесь ключевым параметром оказалась степень сжатия.

Зачем повышать степень сжатия?

О том, что степень сжатия — параметр для двигателя важный, свидетельствовали теория и практические результаты испытаний разных двигателей. Простейший анализ индикаторной диаграммы (в те времена уже прекрасно известной) однозначно показывал: увеличение степени сжатия дает рост давления в цилиндре в конце такта сжатия и при сгорании топлива. Значит, увеличивается площадь под кривой диаграммы (она же — работа цикла двигателя). Повышается и мощность, которая пропорциональна работе. КПД двигателя и его экономичность тоже растут. А это хорошо и для автомобиля, и для самолета.

Но испытания двигателей с высокой степенью сжатия показали, что на некоторых режимах они работали шумно, с характерным стуком, и быстро выходили из строя. Ломались поршни, поршневые кольца, прогорали стенки камер сгорания. Стало ясно, что только за счет изменения геометрии камеры сгорания «чистого» повышения мощности двигателя не получить.

И тогда вмешалась наука: были разработаны теории процесса горения, поставлены тысячи экспериментов, прежде чем появилась ясность в понимании того, что же на самом деле происходит в камере сгорания двигателя. И откуда берется этот стук, в конечном счете разрушающий двигатель.

В дальнейшем результаты исследований процесса сгорания, детонации и причин ее возникновения были перенесены с авиационных на автомобильные двигатели внутреннего сгорания.

Откуда берется стук?

Напомним, как развивается процесс сгорания. После образования искры между электродами свечи по объему камеры начинает распространяться фронт пламени. В реакцию горения вступают все новые и новые порции свежей топливовоздушной смеси. В результате выделения тепла в камере быстро возрастает давление, достигая максимума.

Когда основная фаза сгорания заканчивается, начинается фаза догорания. К этому моменту в камере остается еще достаточно большое количество не вступившей в реакцию топливовоздушной смеси. Вот здесь-то нас и поджидают сюрпризы. Давление в камере сгорания сильно увеличилось — значит, повысилась и температура смеси, еще не вступившей в реакцию. При определен-



АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ
кандидат технических наук

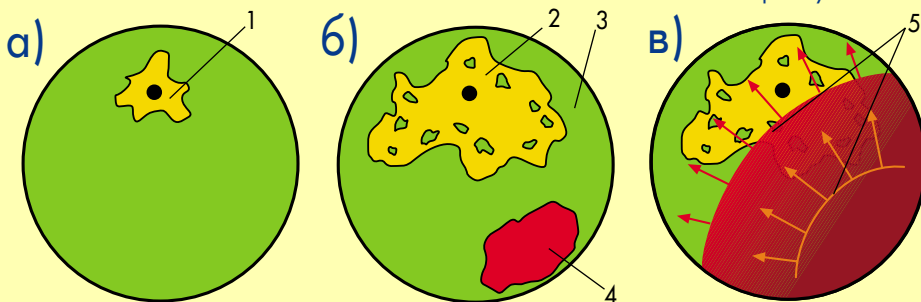
ных условиях она может стать выше температуры самовоспламенения топлива. Но это еще полбеды, ведь для запуска реакции самовоспламенения требуется время. При нормальной работе двигателя быстрое продвижение пламени не приводит к самовоспламенению — для этого просто не хватит времени.

Настоящая беда дает о себе знать, если цилиндр двигателя имеет большой объем и габариты. Тогда длина пути и, соответственно, время распространения фронта пламени увеличиваются, создавая возможность для начала процесса самовоспламенения. В некоторых случаях может уменьшиться само время, необходимое для начала реакции самовоспламенения, — при неправильной установке зажигания, применении низкооктанового бензина и целом ряде других причин.

Возникшее в результате повышения давления

УПРОЩЕННАЯ СХЕМА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДЕТОНАЦИИ В КАМЕРЕ СГОРАНИЯ

- а) начало горения смеси, появление очага воспламенения у свечи зажигания (1);
- б) распространение фронта пламени (2) по объему топливовоздушной смеси (3), объемное самовоспламенение части смеси, удаленной от свечи зажигания (4);
- в) распространение ударных волн (5) по камере сгорания, воспламеняющих еще не горевшую смесь.

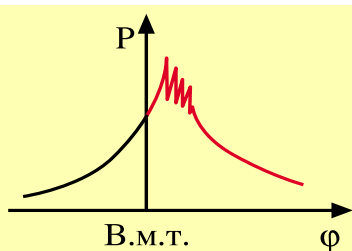


и температуры самовоспламенение происходит не во фронте пламени, как нормальный процесс горения, а за его пределами, в части объема еще не горевшей смеси. Возникает самый настоящий взрыв — резкое, практически мгновенное выделение тепла и повышение давления в той области, где случилось самовоспламенение.

А дальше еще интересней. Как и во время всякого взрыва, образуется ударная волна. Распространяется она со скоростью, превышающей 1000 м/с (напомним, что фронт пламени «движется» намного медленнее — со скоростью не более 50-80 м/с). Во фронте ударной волны, движущейся по камере, не только давление, но и температура скачкообразно возрастают — чем не условия для воспламенения остатков негоревшей смеси?

На практике так и происходит: она воспламеняется со скоростью движения ударной волны. Эта волна, многократно отражаясь от стенок камеры сгорания, и вызывает характерный звонкий металлический стук при работе двигателя.

Описанное явление получило название «детонация», а процесс сгорания, сопровождаемый объемным самовоспламенением последних порций смеси с образованием ударных волн, — детонационным сгоранием (в иностранной литературе детонацию иногда даже обозначают термином *knock* — стук). Если в камере сгорания устано-



Детонация обычно начинается при достижении максимума давления в камере сгорания. Датчик давления регистрирует ее как высокочастотную вибрацию.

вить датчик давления, то он зарегистрирует высокочастотную вибрацию, частота и амплитуда которой зависят от интенсивности детонации.

Детонация, особенно сильная, не только вызывает стук двигателя под нагрузкой, но и потерю мощности. А разрушение деталей из-за детонации — это вообще особая тема.

Как победили детонацию?

Многолетняя борьба за мощность моторов не прошла даром, тем более что велась она сразу по нескольким направлениям. Так появились высокооктановые марки авиационного и автомобильного бензина. А конструкторам удалось увели-

чить степень сжатия почти вдвое — от 5÷6 в 20-30-х годах до 10÷11 в наше время.

За счет каких ресурсов это было достигнуто? Для ответа на этот вопрос достаточно сравнить современный двигатель с его прародителем.

Первое, что бросается в глаза, — камера сгорания стала компактней, т.е. расстояние от свечи зажигания до самой удаленной точки камеры стало намного меньше. Значит, фронт пламени это расстояние проходит намного быстрее, и процессы самовоспламенения не успевают начаться.

Появились вытеснители — поверхности камеры, к которым поршень в ВМТ подходит практически вплотную. Образуется щель, из которой перед воспламенением часть топливоздушная смеси вытекает с большой скоростью и «завихряет» (турбулизирует) основную массу смеси в камере. Турбулизация смеси препятствует самовоспламенению, одновременно ускоряя движение фронта пламени.

Заметно уменьшился диаметр цилиндра — ведь чем он меньше, тем меньший путь пройдет фронт пламени. На некоторых двигателях стали устанавливать по две свечи зажигания — с той же целью. Значительно усовершенствованы процессы впуска и выпуска, в несколько раз повышены максимальная частота вращения и, соответственно, мощность двигателей. Улучшены условия охлаждения стенок камеры сгорания и днища поршня, на многих двигателях применено масляное охлаждение поршней. Все это позволило снизить температуру смеси там, где обычно начинается самовоспламенение.

Появились, наконец, электронные системы управления углом опережения зажигания, в последние годы — с обратной связью по сигналу с датчика детонации.

Казалось бы, все сделано, чтобы предотвратить детонацию и ездить в свое удовольствие. Но нет, не получается: двигатели продолжают выходить из строя из-за детонации.

Чем опасна детонация?

Ударные волны, «гуляющие» по камере сгорания во время детонации, «бьют» по стенкам и элементам, установленным в камере, в первую очередь по поршню. Заметим, что удары являются не только механическими, но и тепловыми. Это приводит в первую очередь к поломке перемычек между канавками колец на поршне. Удар вначале воспринимает верхнее компрессионное кольцо. Оно передает удар на перемычку, которая при сильной детонации способна треснуть и даже отделиться от поршня в течение всего нескольких минут работы двигателя.

Дальше события будут развиваться в зависимости от режима и времени работы двигателя.



Поломанная перемычка на поршне — типичный результат детонации.

Очевидно, поломка перемычки на поршне вызовет резкое падение компрессии в этом цилиндре и значительное увеличение расхода масла. Если водитель этого не заметит или проигнорирует, ситуация продолжит развитие. Верхнее кольцо, потеряв тепловой контакт с поршнем, не сможет выполнять свою основную функцию — отводить тепло от нагретого поршня к более холодному цилиндру. Последующий перегрев поршня, сопровождаемый прорывом горячих газов из камеры сгорания, приведет к выгоранию верхней части поршня.

Иногда страдают и края днища поршня — ударные волны способны выбивать из него частицы металла. На поверхности образуются каверны, которые затем углубляются и расширяются. Разрушения при этом будут несколько схожи с теми, которые характерны для калильного зажигания (см. «АБС-авто», № 3, 2000). С той лишь разницей, что детонация больше «бьет» по краям поршня (там образуются ударные волны при самовоспламенении топлива), а калильное зажигание обычно сжигает поршень ближе к центру, там, где расположена свеча зажигания.

От детонации страдают и край окантовки прокладки, и выступающие элементы камеры сгорания, в том числе свеча зажигания. На привалочной плоскости головки блока вблизи окантовки

Сильная детонация в конечном счете привела к поломке юбки поршня.





А на этом поршне детонация выжгла хороший кусок — результат отказа регулятора давления турбонаддува.

детонация способна выжечь глубокие каверны, приводящие к потере герметичности и прогоранию прокладки ГБЦ. В дальнейшем такие повреждения головки удастся устранить только с помощью сварки.

Реже встречается поломка поршневых колец. Верхнее кольцо из высокопрочного чугуна прекрасно противостоит детонации. Но если, к примеру, при ремонте использованы кольца сомнительного происхождения, они могут сломаться, и последствия будут почти такими же, что и при поломке перемычки на поршне.

Детонация вызывает и другие, менее заметные, но не менее серьезные дефекты. Например, ударные волны разрушают пленку масла на поверхности цилиндра, из-за чего износ верхней его части и поршневых колец заметно ускоряется. Да и вообще удары по поршню не проходят бесследно для соединений поршня с пальцем и шатунного вкладыша — с шейкой коленвала.

Кстати, канавка верхнего кольца при детонации тоже быстрее изнашивается, а иногда вообще разбивается. Известны также случаи деформации перемычек на поршне, при которых нижние кольца оказывались зажатыми, то есть теряли подвижность в канавках и, соответствен-

но, работоспособность. Как видим, опасностей в детонации таится немало. И чтобы двигатель не пострадал, надо их избегать. А для этого хорошо бы знать...

Когда появляется детонация?

Она возникает, как известно, не на всех режимах работы двигателя. Например, на холостом ходу и малых нагрузках ее не будет — слишком мало давление в цилиндре, чтобы при сгорании могло произойти поджатие и самовоспламенение последних порций топливовоздушной смеси. Маловероятна детонация и при высоких частотах вращения. Время горения (распространения фронта пламени) здесь мало, процесс горения при этом более растянут по углу поворота коленвала, а нарастание давления идет с относительно меньшей скоростью. Из-за этого не хватает времени на развитие процесса самовоспламенения отдельных зон смеси.

Практика подтверждает эти рассуждения: детонация, как правило, возникает при больших нагрузках на малой и средней частоте вращения. Но режимы эти неизбежны при работе двигателя, поэтому важно знать факторы, влияющие на возникновение детонации и поддающиеся регулировке. Главными и первыми следует назвать угол опережения зажигания и октановое число бензина. Слишком раннее зажигание приводит к увеличению скорости нарастания давления и повышению его максимального значения, а низкое октановое число бензина гарантирует окисление (самовоспламенение) топлива при сравнительно низких температурах.

На появление детонации влияет и тепловой режим двигателя. Поскольку последние порции смеси, определяющие появление детонации, расположены у стенок цилиндра, высокая температура стенок дополнительно нагревает смесь, делая ее самовоспламенение более вероятным.

Вот почему при перегреве двигатель нередко «детонирует».

Естественно, возникает вопрос...

Как избежать детонации?

Распознать ее можно по характерному стуку. Поэтому надо научиться слушать двигатель. Правда, на некоторых современных автомобилях услышать детонацию непросто — слишком хорошо изолирован салон. В этом случае слышен слабый детонационный «шелест», не характерный для нормального работающего мотора, но уловить его на слух здесь намного труднее.

Гарантия от детонации — правильная установка угла опережения зажигания и применение бензина с требуемым для данного двигателя октановым числом. Если же такое несоответствие обнаружилось (например, на АЗС бензин оказался «не той системы»), придется или исключить режимы больших нагрузок на низких и средних частотах вращения, или сдвинуть зажигание на более позднее (если, конечно, конструкция двигателя позволяет изменить угол опережения зажигания).

Иногда появлению детонации способствуют и совсем неожиданные факторы. К примеру, при ремонте головки блока пришлось снять большой слой металла с ее привалочной плоскости. Значит, степень сжатия увеличилась, и придется использовать бензин с более высоким октановым числом. Конечно, в подобной ситуации можно попробовать уменьшить угол опережения зажигания, но тогда возрастет опасность прогара выпускных клапанов: ведь при позднем зажигании температура выхлопных газов увеличится.

Поэтому бороться с детонацией лучше самыми простыми способами. И в первую очередь — содержать двигатель в исправном состоянии и применять соответствующее ему топливо. **АБС**

Если продолжать движение с большой скоростью, легко сжечь сломанный детонацией поршень (в некотором смысле и двигатель тоже):

а) деформация перемычек и колец из-за перегрева;



б) начало плавления поврежденного поршня;



в) прогар верхнего уплотнительного пояса поршня.

