

سیستم گاز سوز (CNG) CNG SYSTEM

کتاب آموزشی

مدیریت آموزش



مقدمه

تغییرات سطح تکنولوژی، طراحی و ساخت مجموعه ها در خودرو باعث شده است که تعمیرکاران سنتی، کارآیی و مهارت لازم برای ارائه خدمات تعمیراتی به این گونه خودروها نداشته باشند و برای ایجاد توانایی باید بره علم روز مجهز شوند. بنابراین شرکت در دوره های آموزشی تخصصی، یکی از راه های ایجاد توانایی می باشد.

لذا در این صورت با ارائه خدمات تعمیراتی با کیفیت مناسب می توانند نقش موثری در نگهداری و تعمیرات خودروها به خصوص خودروهای تجاری (سرمایه ای) که به عنوان بخشی از سرمایه های ملی محسوب می گردند، ایفا نمایند.

در این راستا، مدیریت آموزش سایپا یدک با توجه به رسالتی که در جهت ارتقاء سطح کمی و کیفی خدمات پس از فروش خودرو دارد، در جهت افزایش کیفیت تعمیراتی ارائه شده توسط تعمیرکاران نمایندگی ها و عاملین مجاز اقدام به فعالیت های گسترده ای در زمینه های مختلف خصوصاً انتقال اطلاعات نموده است. مجموعه حاضر بخشی دیگر از فعالیت این مرکز در ارتباط با خودرو می باشد. مطالعه این مجموعه را به کلیه تعمیرکاران خصوصاً کارشناسان فنی توصیه می نمایم.

مدیریت مرکز آموزش سایپا یدک

فهرست

فصل اول: تاریخچه استفاده از گاز طبیعی فشرده در جهان و ایران

اطلاعات عمومی.....	1
هدف گذاری	2
سیستم های استفاده شده توسط سایپا	3

فصل دوم: انواع سوخت های گازی

LNG	4
ANG	5
CNG	6
CNG و محیط زیست	7
مزایای CNG در مقایسه با بنزین	8
ایمنی CNG	9
تجهیزات ایمنی	10
علائم راهنما	11

فصل سوم: ساختار گازهای تشکیل دهنده پایه

ویژگی های احتراق	12
اثرات عمده تغییر سوخت به گاز طبیعی	13
خواص و مزایای استفاده از گاز طبیعی	14
عدد اکتان بالا	15
سرعت پخش شعله	16

- میزان پخش آلاینده‌ها
- قابلیت اشتعال
- پخش یکنواخت‌تر در محفظه احتراق
- افزایش طول عمر کارکرد سیلندر موتور
- سبک بودن این گاز نسبت به هوا

فصل چهارم: خواص شیمیایی و تاثیر آن بر محیط زیست و عوامل انسانی

- اثر اجزا متشکله گاز بر مجموعه قطعات سیستم
- بودار کننده گاز طبیعی (مرکاپتان)

فصل پنجم: اجزاء سیستم دوگانه سوز CNG

- مخزن گاز
- انواع مخازن نگهداری گاز فشرده
- سیر تکاملی سیستم‌های گاز سوز
- نسل اول
- نسل دوم
- نسل سوم و چهارم
- شیر سوخت‌گیری
- مخزن ذخیره (Gas Tank)
- شیر مخزن گاز
- فیوز حساس به فشار
- لوله فشار قوی
- سیستم گردش هوا در مسیر لوله‌ها
- اندازه‌گیر و سنسور فشار گاز
- شیر برقی گاز
- رگولاتور فشار (کاهنده)
- نحوه عملکرد
- شیربرقی بنزین
- پیچ دستی شیر برقی بنزین
- کلید انتخاب سوخت

.....	میکسر
.....	تنظیم سیستم
.....	معرفی اجزای سیستم CNG
.....	سیستم گردش هوا در مسیر لوله‌ها
.....	فیلتر
.....	تبادل حرارتی
.....	قطعات الکترونیکی مجموعه
.....	چراغهای LED روی صفحه آمپر
.....	نمایش وضعیت مقدار گاز داخل مخزن

فصل ششم: نسبت هوا به سوخت

.....	قابلیت تراکم سوخت CNG
.....	اثر ترکیبات گاز بر روی عملکرد موتور
.....	شاخص مقاومت در برابر کوبش
.....	استانداردهای مرتبط با CNG

فصل هفتم: آزمون نشتی

.....	آزمون عملکرد شیر قطع کن اصلی
.....	تخلیه CNG از مخازن خودروها مطابق با استاندارد NFPA

فصل هشتم: سوختگیری خودرو

.....	سوختگیری به روش مرکب
.....	سوختگیری به روش مادر و دختر

فصل هشتم: روش کار با نرم افزار عیب یاب

.....	روش کار با نرم افزار عیب یاب
-------	------------------------------

فصل ۱

تاریخچه

تاریخچه استفاده از گاز طبیعی فشرده در جهان و ایران

گاز طبیعی اولین بار در سال ۱۷۷۶ میلادی توسط Alessandro Volta کشف شد، اما استفاده از این گاز به عنوان سوخت در خودروها به سالهای بعد از آن بر می گردد.

ایتالیا به عنوان اولین کشور استفاده کننده از گاز طبیعی شناخته می شود، این اقدام در اوایل سال ۱۹۱۰ رخ داد از سال ۱۹۳۰ میلادی استفاده از گاز طبیعی به طور چشمگیری گسترش یافت. از جمله کشورهای پیشرو در این حوزه می توان به کشورهای فرانسه، ایتالیا، آمریکا، برزیل، آرژانتین و نیوزلند اشاره نمود.

در ایران اولین بار در سال ۱۳۵۶ طرح گاز سوز کردن خودروها به صورت آزمایشی در شهر شیراز با تبدیل ۱۲۰۰ دستگاه سواری به مرحله اجرا درآمد. مشابه این طرح در مشهد نیز در سال ۱۳۶۶ اجرا شد. شرکت اتوبوسهای تهران و حومه نیز در سال ۱۳۷۱، تحقیقاتی را در زمینه گاز سوز کردن اتوبوسهای درون شهری آغاز نمود که در سال ۱۳۷۵، به بهره برداری رسید.

از سال ۱۳۸۳ شرکت سایپا با هدف همراهی نمودن فعالیتها و تولید محصولات مطابق با خط مشی های کل سازمان، شروع به تولید خودروهای گازسوز نیسان وانت و پراید نمود و این روند با گذر زمان، رشد فزاینده داشته است.



هدف گذاری

- ۱- دستیابی به خودروهایی با میزان تولید آلاینده های کمتر
- ۲- ایجاد محصولاتی با هزینه سوخت کمتر برای مشتریان و حضور در بازارهای خودرو سالم

سیستم های استفاده شده توسط سایپا

سایپا از سال ۱۳۸۳ شروع به تولید خودروهای گاز سوز نمود که در این خودروها از دو نوع سیستم سوخت رسانی گازی استفاده شده است.

- سیستم های نسل اول که کنترل روی تنظیم میزان و نسبت هوا به سوخت به صورت مکانیکی و حلقه باز صورت می گیرد.

- سیستم های نسل دوم که کنترل میزان و نسبت هوا به سوخت به صورت الکترونیکی و توسط شیر کنترل دور آرام و موتور پله ای انجام می شود.

شناسایی

خودروهای گازسوز محصول سایپا دارای پلاک های شناسایی می باشند.

خودروها

از نقطه نظر اینکه خودرو تک سوخت بوده و یا دوگانه سوز و اینکه فرآیند دوگانه سوز کردن خودرو در کارخانه انجام شده است یا نه از نامهای زیر استفاده می شود:

DEDICATED (OEM)

این گونه خودروها توانایی استفاده از یک سوخت CNG را داشته و به دلیل عملکرد بهتر موتور و نیز فضای در دسترس بیشتر به علت تغییرات بنیادی در ساختار خودرو، مورد توجه بیشتری قرار دارند. موتور این گونه خودروها دارای طراحی خاص بوده و از نسبت تراکم بالاتری سود می برند، که خود موجب کاهش مصرف سوخت و افزایش رانندگی موتور می گردد.

اصطلاح OEM از این جهت به کار برده می شود که فضای لازم جهت نصب مجموعه سیستم گاز سوز و همچنین دیگر پارامترهای نصب از ابتدا توسط سازنده در طراحی خودرو در نظر گرفته شده است.

BI-FUEL

این گونه خودروها از دو نوع سوخت استفاده می کنند، به طور مثال، گاز و بنزین. این گروه نیز از این منظر که از ابتدا برای استفاده از دو سوخت طراحی شده باشند یا نه، خود به دو زیر گروه تقسیم می شوند:

BI-Fuel /OEM

این گونه خودروها با هدف استفاده از دو نوع سوخت طراحی و در کارخانه تولید می‌شوند (از جمله تغییرات انجام شده بر روی خودرو می‌توان به تقویت مکانهای نصب مخزن گاز در روی شاسی خودرو و انجام آزمایشات ایمنی اشاره کرد).

BI-Fuel/Retrofit

این گونه خودروها ذاتاً تک سوخت بوده (سوختی به جز گاز) و بعداً با ایجاد تغییرات ممکن به یک خودروی دوگانه سوز تبدیل می‌شوند، که البته کاهش فضای مفید و در دسترس و نیز کاهش بازده موتور از مشکلات این گونه خودروهاست. قطعات موتور و بدنه خودرو در مواردی تحمل حرارت و بار ایجاد شده را نداشته و احتمال آسیب به خودرو و سرنشینان را بالا می‌برد.

Dual-Fuel

این خودروها که با نام خودروهای دو سوخته همزمان نیز نامیده می‌شوند، مخلوطی از گازوئیل و گاز طبیعی را به کار می‌برند.

فصل ۲

انواع سوخت گازی

انواع سوخت‌های گازی

گاز طبیعی مایع شده

LNG: LIQUEFIED NATURAL GAS

در این روش گاز طبیعی در دمایی پایین‌تر از ۱۶۲ درجه زیر صفر و در فشار اتمسفر مایع می‌شود. این سوخت در مخزنهایی عایق بندی شده ذخیره و به نقاط مختلف حمل می‌شود. این روش نگهداری در حال حاضر تنها در موارد حمل و نقل مقادیر بالای گاز طبیعی بین نقاط مختلف مورد استفاده قرار گرفته و در خودروها استفاده نمی‌شود.

گاز طبیعی جذب شده

ANG: ABSORBED NATURAL GAS



در این روش گاز طبیعی در مخازنی حاوی مواد جامد جاذب گاز ذخیره می‌شود. این مواد جامد متخلخل بوده و منافذهای میکرونی با قطر کمتر از ۲ نانومتر دارند. حسن این روش استفاده از مخازن ذخیره با اشکال چهار ضلعی و بجز مخزن استوانه‌ای است که با توجه به فضای محدود موجود در خودرو بسیار مناسب خواهند بود. این مخازن هنوز به طور عملی مورد استفاده قرار نگرفته و فشارهای ذخیره

نمونه‌های موجود این مخازن در حدود ۴۰ بار می‌باشد، که با این تفسیر حجم گاز اندکی را در خود نگه می‌دارند. (شکل ۲)

گاز طبیعی

CNG: COMPRESSED NATURAL GAS

مقبول‌ترین تئوری برای تشکیل گاز طبیعی تئوری منشاء آلی است که تشکیل آن را ناشی از مدفون شدن بقایای موجودات زنده در زیر زمین و تبدیلات شیمیایی آنها می‌داند. متان قسمت اصلی گاز طبیعی را تشکیل می‌دهد.

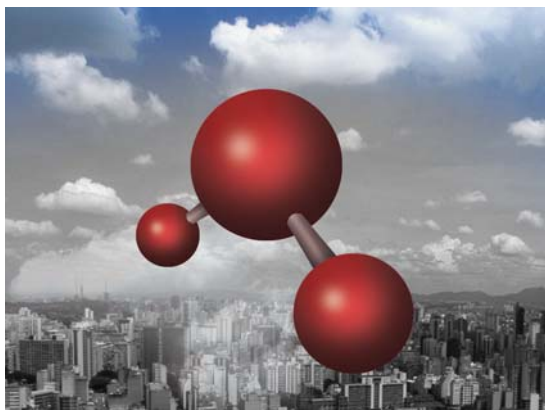
CH₄ متان

گاز طبیعی عمدتاً از متان تشکیل یافته است (معمولاً ۸۸ تا ۹۶ درصد مولی) و مابقی ترکیبات آن را سایر آلکانها (نظیر: اتان، پروتان، بوتان، ...) با نسبت‌های کم شونده تشکیل می‌دهد.

سایر اجزایی که در گاز طبیعی یافت می‌شوند عبارتند از: نیتروژن (N_2)، دی‌اکسید کربن (CO_2)، آب، اکسیژن و مقدار ناچیزی از روغن‌های روان‌کننده (حاصل از کمپرسورها) سولفور به صورت سولفید هیدروژن (H_2S) و سایر ترکیبات سولفور.

مقدار متان گاز طبیعی معمولاً بیش از ۹۰ درصد است، ولی مقدار دقیق آن به محل استخراج بستگی دارد. تغییرات مواد تشکیل دهنده گاز طبیعی در مناطق مختلف در ارزش حرارتی سوخت و عملکرد دستگاه‌های استفاده کننده از گاز طبیعی تاثیر خواهد گذاشت.

CNG و محیط زیست



گاز طبیعی، بعد از هیدروژن پاکترین سوخت جایگزین (ALTERNATIVE FUEL) است. چون بیش از ۸۰٪ این سوخت از متان تشکیل گردیده، گازهای آلاینده منتشره از خودروهای با سوخت گاز طبیعی کمتر از خودروهای بنزینی یا گازوئیلی سوز مشابه است. به عنوان مثال آلاینده منو اکسید کربن (CO) یک خودرو گازسوز تقریباً (۷۶-۹۵)٪ و اکسیدهای نیتروژن (NOX) حداقل ۷۷٪ کمتر

از حالت بنزین سوز منتشر می‌شود. انتشار آلاینده‌های سمی ناشی از تبخیر بنزین از باک خودرو، در زمان سوخت‌گیری در خودروهای گازسوز به وقوع نمی‌پیوندد. همچنین در واحد انرژی، گاز طبیعی نسبت به سایر سوخت‌های هیدروکربنی مایع (بنزینی، گازوئیلی) کربن کمتری داشته که از این رو میزان انتشار دی‌اکسید کربن در طی یک مسافت یکسان از خودروهای گاز سوز کمتر است.

موتورهایی که با سوخت گاز طبیعی کار می‌کنند به مراتب ذرات معلق کمتری نسبت به خودروهای دیزلی و بنزینی تولید می‌نمایند. این ذرات که خطر ابتلا به سرطان و بیماری‌های ریوی را به دنبال دارد، از خطرناک‌ترین آلاینده‌های هوا محسوب می‌شوند.

مزایای CNG در مقایسه با بنزین

- CNG دارای چگالی کمتری نسبت به بنزین می‌باشد، مصرف CNG به طور تقریبی ۱۵ درصد بیشتر می‌باشد. اگرچه با در نظر گرفتن بعضی از مزایای CNG نسبت به سوخت بنزین، مصرف CNG به طور میانگین تنها ۵ تا ۱۰ درصد بیشتر از بنزین خواهد بود.
- مقدار کالری CNG کمتر از بنزین می‌باشد.
- همگن‌سازی و ایجاد مخلوط آسانتر می‌باشد، که این امر احتراق کاملتر و سریع‌تر را به ویژه در استارت

سرد ممکن می‌سازد.

- به دلیل پایین بودن مقدار اینرسی گاز، چگالش مجدد رخ نخواهد داد.
- روغن موتور رقیق خواهد شد. (افزایش طول عمر روغن موتور و کاهش فرسودگی موتور)
- CNG هیچ ماده افزودنی‌ای ندارد، احتراق صحیح باعث کاهش درصد هیدروکربن‌ها و مونوکسید کربن خواهد شد و برای کنترل آلاینده‌ها مناسب می‌باشد. اگرچه، برای جبران کسری مواد افزودنی، می‌بایست مقاومت سوپاپها و نشیمنگاه آنها تصحیح گردند.

ایمنی CNG

- پیش‌بینی‌های ایمنی گوناگون، در راه‌اندازی تجهیزاتی که برای CNG طراحی شده‌اند، در خصوص مسائل مربوط به خطرات ناشی از نشتی و انبساط ناشی از حرارت می‌باشد.
- سیستم‌های گازسوز نیازمند به طراحی مناسب اتصالات و آب‌بندهای مقاوم در برابر هیدروکربن‌ها می‌باشند.
- هر اتصال می‌بایست تحت فشار، برای تشخیص وضعیت مناسب آب بندی آزمایش شود و از محصولات مرغوب استفاده گردد.
- گازها با بالا رفتن دما منبسط می‌شوند، مخزن ذخیره نباید به هیچ وجه پرگردد تا اجازه انبساط به سیال داده شود و از آسیب دیدن آب‌بندها و مخزن جلوگیری گردد.
- اگر CNG با بدن تماس حاصل نماید سبب سرما و یخ‌زدگی بافتهای پوست بدن خواهد شد. استفاده از دستکش و عینک ایمنی در هنگام کار با هر قسمت از مدار اجباری می‌باشد.

تجهیزات ایمنی

تجهیزات تشکیل دهنده سیستم بایستی ضریب ایمنی بالایی داشته باشند. این تجهیزات طبق مشخصات فنی بسیار دقیق و سختی جهت جلوگیری از هر گونه خطای فنی تهیه شده‌اند. همچنین جهت جلوگیری از هر گونه مشکلی می‌بایست برنامه زمان بندی نگهداری تجهیزات به دقت اجرا شود. سیستم می‌بایست توسط افراد حرفه‌ای مورد تایید و طبق قوانین معتبر نصب گردد، همچنین خودروی نیازمند به سرویس و تعمیر، توسط تعمیرگاه‌های مجاز پذیرش گردد.

سه قانون اساسی و کلی، امنیت لازم و خشنودی مشتری را تامین خواهد نمود:

- کار بر روی تجهیزات سیستم توسط افراد حرفه‌ای انجام پذیرد.
- تجهیزات به طور منظم آزمایش شده و آب‌بندی‌های موجود بررسی شوند.
- توصیه‌های نگهداری سازندگان تجهیزات رعایت گردند.

دستورالعملهایی که می‌بایست قبل از انجام هر کاری بر روی وسیله نقلیه انجام شود

- کارگر فنی نمی‌بایستی لباس‌های اکریلیک بپوشد، چرا که این لباسها ممکن است سبب ایجاد الکتریسیته ساکن شوند، همچنین کارگر فنی نمی‌بایست از ساعت‌های کوارتز استفاده نماید.
- تمامی عملیات مربوطه می‌بایستی در محیطی دارای سیستم تهویه انجام گردد.
- هیچ شعله، جرقه یا آتش سیگاری نمی‌بایستی در نزدیکی محل کار واقع باشد.
- هرگونه عملیات باز نمودن قطعات می‌بایست بعد از قطع نمودن باتری انجام گردد.
- هیچ‌گاه قبل از تخلیه کامل مخزن ذخیره، برای باز کردن مخزن یا ملحقات نصب شده روی آن، کاری صورت ندهید.
- در صورت مشاهده نشستی گاز زیاد در سیستم، وسیله نقلیه می‌بایست در هوای آزاد و دور از ساختمان‌ها نگهداری شود.
- ممکن است در بعضی مواقع به دلیل عدم امکان کنترل وضعیت به وجود آمده نیاز به تعمیرات اساسی سیستم باشد.
- هیچ‌گاه سعی نکنید رگولاتور (تنظیم‌کننده یا کاهنده) را برای انجام تعمیرات باز نمایید، این قطعه قابل تنظیم نمی‌باشد و در صورت هرگونه مشکلی آن را تعویض نمایید.
- قسمت‌های مختلف موتور را با تجهیزات تحت فشار و یا پاک‌کننده‌ها نشوید، زیرا پاک‌کننده‌ها ممکن است به دیافراگم رگلاتور آسیب برسانند.

دستورالعملهایی که می‌بایست بعد از انجام کار بر روی وسیله نقلیه انجام پذیرد

- بعد از انجام هرگونه تغییری در اتصالات، می‌بایست اتصالات مربوطه برای عدم وجود نشستی کنترل گردند.
- برای شناسایی نشستی اتصالات از آب صابون و یا محصولات توزیع شده توسط شرکت (مشخص‌کننده نشستی) استفاده نمایید.
- در صورتی که مخزن ذخیره تخلیه شده باشد، می‌بایست پس از انجام تعمیرات با چند کیلو گاز پرگردد.
- اتصالات گاز از نظر نشستی بررسی شوند.
- موتور را روشن نمایید، آن را در حالت گاز راه‌اندازی نمایید و مجدداً نشتی‌ها را بررسی کنید.
- در صورتی که نشتی را پیدا کردید، اتصال مربوطه را مجدداً سفت نمایید، اگر برطرف نشد، اتصال مربوطه را مجدداً تعمیر و یا تعویض نمایید.
- مخزن ذخیره را پر نمایید (۸۰٪ ظرفیت کلی)، موتور را روشن کنید، آنرا در حالت گاز راه‌اندازی نمایید

و مجدداً نشتی‌ها را بررسی کنید.

- تمام اتصالات الکتریکی کیت CNG، که بر روی آن کار می‌نمایید را از نظر اتصال الکتریکی تست کنید.
- بعد از انجام تعمیرات، بررسی نمایید که روکش‌های فلزی و لوله‌های لاستیکی با هیچ سطحی تماس نداشته باشند تا از فرسودگی آنها و نشتی جلوگیری گردد (از گیره برای جدا کردن استفاده نمایید).
- تست جاده (ابتدا حالت بنزینی و سپس گازی) با خودرو انجام دهید.

- آزمایش نمایید که موتور به سرعت مورد نظر به شکل صحیح می‌رسد یا نه؟
- هنگامی که برای توقف ترمز شدید می‌نمایید، بررسی نمایید که موتور خاموش نکرده و بد کار نکند و یک سرعت یکنواخت کند شونده‌ای را داشته باشد.

دستورالعمل‌هایی که می‌بایست در حال انجام کار بر روی بدنه وسیله نقلیه انجام پذیرد

- بردن وسیله نقلیه CNG به اتاق اسپری ممنوع می‌باشد، مگر اینکه مخزن ذخیره CNG تخلیه شده باشد.
- استفاده از تجهیزاتی برای بتونه‌کاری، پرایمر زنی و یا رنگ کاری (لامپ مادون قرمز و غیره) در بخش عقب وسیله نقلیه ممنوع می‌باشد، مگر این که مخزن ذخیره CNG تخلیه شده باشد.

توجه:

بخش عقب وسیله نقلیه شامل تمامی اجزایی است که در پشت دربهای عقب قرار می‌گیرد (درب عقب، صندوق عقب و ...)

علائم راهنما

واحد کنترل الکترونیکی سیستم CNG را کجا نصب کنیم:



دور از مکانهایی که امکان نفوذ آب دارد، قرار دهیم.



دور از سیستم های گرمایشی و مراکز حرارتی در خودرو باشد.



دور از سیم وایر سیستم جرقه باشد.



اتصالات الکتریکی به خوبی وصل شده و از به کارگیری اتصالات سیم به سیم اجتناب نمایید. بهترین اتصالات الکتریکی، آنهایی هستند که به طور صحیح لحیم کاری و عایق کاری شده باشد.

S.O.S.

به مشتری اطلاع دهید: در صورتی که فیوز یا سیستم سوخت گازی معیوب شوند، واحد کنترل الکترونیکی (OEM)، سیستم سوخت رسانی را به وضعیت بنزین برمی گرداند.

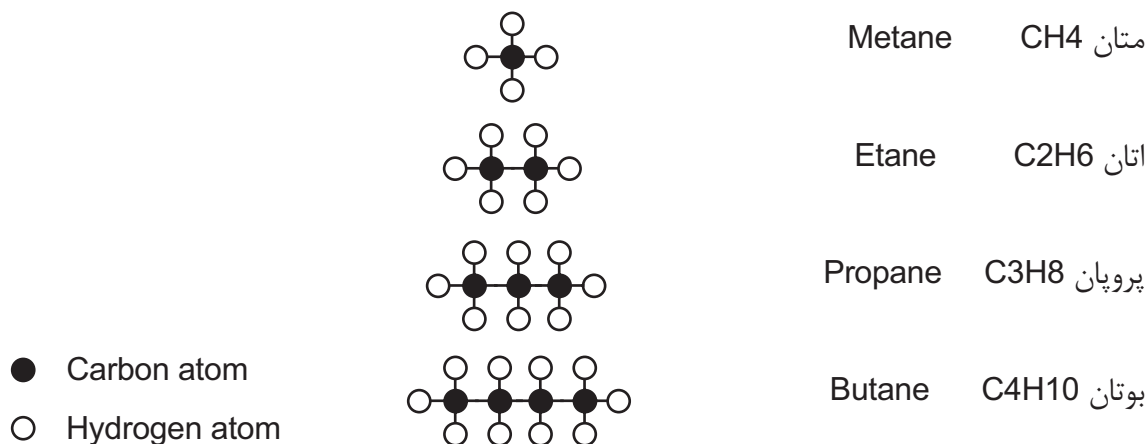


جهت جلوگیری از بروز صدمات جبران ناپذیر، به هیچ دلیل جعبه واحد کنترل را باز ننمایید. (به ویژه در هنگامی که موتور روشن می باشد). شرکت های سازنده هیچ مسئولیتی را در صورت بروز صدمات انسانی و غیره، ناشی از تعمیرات توسط افراد بدون صلاحیت را نخواهند داشت و نیز در این حالت گارانتی دستگاه از بین خواهد رفت.

فصل ۳

ساختار گازهای تشکیل دهنده پایه

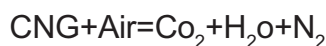
ساختار گازهای تشکیل دهنده پایه



ویژگی‌های احتراق

یک احتراق کامل CNG باعث تولید گاز کربنیک و بخار آب می‌شود.

نیتروژن + بخار آب + گاز کربنیک = هوا + CNG



طی احتراق کامل، مقدار گاز کربنیک گاز خروجی از واکنش تقریباً ۱۴٪ می‌باشد.

طی احتراق ناقص (اختلاط ضعیف)، گاز کربنیک، مونواکسید کربن و هیدروکربنهای نسوخته تولید خواهند شد.

اثرات عمده تغییر سوخت به گاز طبیعی

در جدول زیر تاثیر تبدیل خودرو به یک خودروی گازسوز مشاهده می‌شود. همانطور که مشاهده می‌شود کاهش هزینه سوخت و نیز افزایش عمر موتور از جمله مزایای گازسوز کردن خودروهاست.

میزان تاثیر تخمینی	تاثیر	مورد
۱۵-۱۰ درصد	کاهش توان موتور	اثر تغییر سوخت
۴۰ درصد	کاهش برد سفر با باک پر	اثر سبک شدن سوخت
چشمگیر	کاهش فضای مفید خودرو	اثر بزرگ شدن مخزن ذخیره
قابل توجه	کاهش شتاب	اثر سنگین شدن مخزن ذخیره
چشمگیر	کاهش ضایعات زیست محیطی	افزایش درصد متان در سوخت
چشمگیر	صرفه‌جویی در سوخت	هزینه سوخت
قابل توجه	روغن تمیزتر و با عمر بیشتر	صرفه‌جویی در تعمیر موتور

خواص و مزایای استفاده از گاز طبیعی

عدد اکتان بالا

گاز متان (CH_4) خالص به عنوان یک سوخت با مقاومت ضربه‌ای بالا عدد متان ۱۰۰ را به خود اختصاص داده است و این درحالی است که گاز هیدروژن (H_2)، نسبت به ضربه بسیار حساس بوده و عدد صفر را به خود نسبت می‌دهد.

با توجه به اینکه گاز طبیعی دارای ترکیبات دیگری به جز متان می‌باشد، عدد متان آن به طور معمول بین ۷۰ تا ۹۰ متغیر بوده و بستگی مستقیم به درصد ناخالصی‌های آن دارد.

همان طور که می‌دانیم پارامتر مشخصه میزان مقاومت بنزین عدد اکتان می‌باشد. در صورتی که بخواهیم میزان مقاومت گاز طبیعی را با بنزین و به کمک این عدد مقایسه کنیم، می‌توان به گاز طبیعی عدد اکتان ۱۳۰ را نسبت داد در حالی که عدد اکتان بنزین در حدود ۹۵ می‌باشد.

سرعت پخش شعله

در محفظه‌های احتراق حاوی مخلوط هوا و گاز سرعت پخش شعله نسبت به مخلوط مشابه هوا - بنزین به میزان ۱۰ درصد پایین‌تر است، که به همین علت مقدار آوانس جرقه در موتورهای گازسوز بیشتر است.

میزان پخش آلاینده‌ها

همانطور که از مقادیر جدول مشاهده می‌شود، گاز طبیعی کمترین میزان پخش آلاینده‌های مونوکسید کربن و ناکس را در مقایسه با سوخت‌های دیگر دارد.

	Gasoline	LPG	CNG	Diesel
CO (g/km)	1.12	0.91	0.45	0.67
HC (g/km)	0.15	0.12	0.36	0.14
NOX (g/km)	0.15	0.21	0.13	0.74
Particulates (g/km)	0.015	0.005	0.025	0.094

قابلیت اشتعال

گاز طبیعی با قابلیت بسیار بالاتری نسبت به بنزین در ترکیب با هوا مشتعل می‌شود.

پخش یکنواخت تر در محفظه احتراق

با توجه به خاصیت ذاتی گاز طبیعی (یعنی گاز بودن)، ترکیب آن با هوا راحت تر انجام شده و در تمام محفظه احتراق مخلوط یکنواخت تری وجود خواهد داشت.

افزایش طول عمر کارکرد سیلندر موتور

با توجه به اینکه گاز طبیعی پس از ورود به محفظه احتراق به شکل مایع در نیامده و گازی شکل باقی می ماند، روغن موتور موجود بر روی دیواره سیلندر را نشسته و بدین ترتیب موجب فرسایش زودتر دیواره سیلندر نمی شود.

سبک بودن این گاز نسبت به هوا

با توجه به سبک بودن این گاز نسبت به هوا، در صورت بروز نشتی در سیستم، گاز نشت یافته به بالا رفته و خطر انفجار و مشکلات مشابه کاهش می یابد.

فصل ۴

خواص شیمیایی و تأثیر آن بر محیط
زیست و عوامل انسانی

خواص شیمیایی و تاثیر آن بر محیط زیست و عوامل انسانی

در جدولهای زیر، مقایسه‌ای بین دو سوخت گاز طبیعی و بنزین صورت گرفته است:

بنزین		
مواد تشیکل دهنده	%	خواص و تاثیرات
سولفور	10-500ppm	کاهش راندمان کاتالیست
آروماتیک	22 - 48 (volume)	مواد سمی - دود - افزایش عدد اکتان
بنزن	0.8 - 4 (volume)	سرطانزا
MTBE		میل ترکیبی برای ترکیب با آب
اتانول		میل ترکیبی برای ترکیب با آب
اولفین	6 - 21(volume)	افزایش عدد اکتان دارای ساختمان مولکولی چسبنده
منگنز	Max 25 ppm - banned	افزایش عدد اکتان دارای ساختمان مولکولی خاکستری
سرب	Max 10 ppm	آسیبزدن به کاتالیست - سرطانزا
مواد اشباع شده	5 - 70 (volume)	اشتعال بالا با تاثیر بر روی عدد اکتان بستگی به ساختمان مولکولی دارد

گاز طبیعی		
مواد تشیکل دهنده	%	خواص و تاثیرات
سولفور	Max 50 ppm	کاهش راندمان و عملکرد کاتالیست
متان	80-99 (mass)	کاهش درصد کربن افزایش قابل توجه عدد اکتان - احتراق پایین
اتان	0.5-8 (volume)	سرطانزا
CO ₂	max 3%	فاقد خواص سمی و کشنده
آب	کم-بستگی به استخراج گاز دارد	خوردگی
پروپان	max 11%	کاهش عدد اکتان
بوتان	max 5%	کاهش عدد اکتان
هیدروکربن‌های سنگین	max 1%	کاهش قابل توجه عدد اکتان و افزایش میزان انرژی

چگالی انرژی گاز طبیعی در مقایسه با دیگر سوخت‌ها:			
سوخت	نسبت سوخت	چگالی	چگالی نسبی
	به هوا	انرژی	انرژی
		[MJ/kg]	(MJ/M ³)
هیدوژن	34	3.21	0.84
متان	17.2	3.40	0.89
پروپان	15.6	3.68	0.96
بنزین	14.7	3.83	1
CNG (TYPICAL)	16.5	3.36	0.88

آب (H₂O)

هنگامی که گاز طبیعی متراکم می‌شود، امکان تشکیل آب در سیلندر و لوله‌های ارتباطی بین اجزا سیستم خودروهای گاز وجود دارد. در هوای سرد (زمستان) احتمال وقوع چنین پدیده‌ای بیشتر می‌باشد. وجود آب باعث خوردگی و همچنین تشکیل هیدرات می‌شود.

◀ میزان غلظت مجاز آب بین ۵ تا ۱۰ میلی گرم در مترمکعب می‌باشد.

دی اکسید کربن (CO₂)

گاز کربنیک ذخیره شده در سیلندرهایی از جنس کربن استیل با آب واکنش داده و ممکن است باعث تشکیل Fe CO₃ در داخل سیلندرها شود.

سولفید هیدروژن (H₂S)

در هنگام حضور آب، H₂S می‌تواند محلول اسیدی تشکیل داده و باعث افزایش خوردگی روی استیل ها شود.

گوگرد

به دلیل میزان انحلال اندک گوگرد در آب این عنصر نقش بزرگی در تشکیل و میزان خوردگی نخواهد داشت.

بودار کننده گاز طبیعی (مرکاپتان)

از آنجائیکه گاز طبیعی بدون بو می باشد، شرکتهای توزیع کننده محلی مواد بو زای مرکاپتان (نظیر ترشری بوتیل مرکاپتان) را به علت رعایت ایمنی (آشکار ساختن حضور گاز) به آن اضافه می کنند. این ماده با غلظتی کمتر از ۱/۵ حد پائینی اشتعال؛ که قابل آشکار شدن باشد اضافه می شود. این ماده بودار همچنین قابل حل در آب نبوده و به میزان قابل توجهی در فرآیند خوردگی موثر نیست.

فصل ۵

اجزاء سیستم دوگانه سوز CNG

مخزن گاز

مخزن CNG، محفظه‌ای است که گاز طبیعی تحت فشارهای زیاد (بیش از ۲۰۰ بار) در آن ذخیره می‌شود. تحت فشار قرار دادن گاز طبیعی در مخزن، به منظور ذخیره سازی سوخت گاز بیشتر برای پیمایش بیشتر خودرو می‌باشد. تعداد مخازن در یک خودرو و محل قرارگیری این مخازن، بسته به نوع طراحی شکل بدنه خودرو می‌تواند در صندوق عقب و یا کنار باک بنزین قرار گیرد.

انواع مخازن نگهداری گاز فشرده

مخزن‌ها را باتوجه به جنس مخزن و نیز درجه مقاومت آن در برابر فشار و عوامل محیطی به چهار گروه تقسیم می‌کنند (مطابق با: الزامات استاندارد ملی ایران به شماره ۶۳۰۳ جهت مخازن CNG)

انواع مخازن

۱- مخزن تمام فلزی (مخزن نوع اول)



مخازن نوع اول

مخزن فلزی از جنس فولاد و یا آلایاژ آلومینیوم می‌باشد سطوح داخلی و بیرونی این مخازن برای جلوگیری از پوسیدگی سخت کاری می‌شوند.

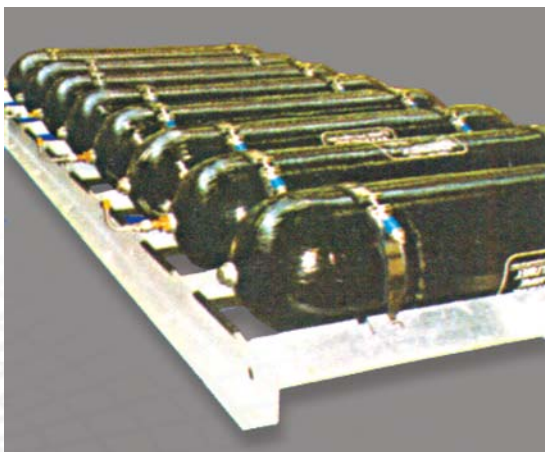
۲- مخزن کمر پیچ (مخازن نوع دوم)



مخازن نوع دوم

مخزن فولادی و یا آلومینیومی با پوشش خارجی از پیچیدن محیطی رشته تقویت کننده بر روی قسمت استوانه‌ای لایه داخلی تولید شده است و رشته تقویت کننده می‌تواند از جنس الیاف شیشه، آرامید و یا کربن بوده که همراه با رزین استفاده شده باشد. این ساختار کامپوزیتی که به مخزن داده شده، این امکان را به وجود می‌آورد که بتوان ضخامت قسمت فلزی را کاهش داده و مخزنی سبکتر را ساخت.

۳- مخزن تمام پیچ (مخازن نوع سوم)



مخازن نوع سوم

مخزن فولادی و یا آلومینیومی توسط رشته‌های تقویت کننده در دو جهت محیطی و محوری پوشیده شده است و رشته تقویت کننده می‌تواند از جنس الیاف شیشه، آرامید و یا کربن بوده که همراه با رزین

استفاده شده باشد.

۴- مخزن مرکب (مخازن نوع چهارم)



مخازن نوع چهارم

مخزن تماماً از رشته‌هایی با جنس الیاف شیشه، آرامید و یا کربن، همراه با رزین ساخته شده است. این مخزن دارای یک لایه از جنس پلیمر بدون درز است که این ساختار تمام کامپوزیت از سبک‌ترین انواع در مخازن CNG می‌باشد.

سیر تکاملی سیستم‌های گاز سوز

رشد تکاملی سیستم‌های گاز سوز را در چهار گروه (یا نسل) طبقه‌بندی می‌کنند.

نسل اول

این گروه از سیستم‌های گاز سوز از رگلاتورهای فشار صفر (خروجی رگلاتور فشاری معادل فشار اتمسفر دارد) استفاده می‌کنند. هیچ‌گونه تجهیزات الکترونیکی و عیب‌یابی نداشته و بسیار ارزان هستند. این سیستم‌ها مدار باز بوده و سنسور اکسیژن جهت کنترل گازهای خروجی موتور ندارند. از این سیستم در خودروهای کاربراتوری استفاده می‌شود و میزان آلودگی کمتری در مقایسه با خودروهای کاربراتوری تولید می‌کنند. تنها آیتم قابل تنظیم در این سیستم یک پیچ تنظیم موجود بر روی رگلاتور است. میزان آلودگی این سیستم بالاتر از تمامی استانداردهای موجود است (بالاتر از مقادیر مجاز اشاره شده در استانداردهای (EURO ۴،۳،۲،۱) با گذشت زمان و افزایش فرسایش مجموعه، قابلیت تنظیم ندارد.

نسل دوم

این گروه نیز از رگلاتورهای فشار صفر استفاده می‌کنند. این گروه دارای موتور پله‌ای بوده و به کمک یک سنسور اکسیژن (لامبدا سنسور) نسبت هوا و سوخت را کنترل می‌کند. این مجموعه از یک واحد کنترل الکترونیکی استفاده کرده و در هر دو مدل خودروهای کاربراتوری و انژکتوری کاربرد دارد. آلودگی آنها کمتر بوده و امکان عیب‌یابی آنها نیز موجود می‌باشد. تنها مشکل استفاده از این سیستم در خودروهای دارای چند راهه (منیفولد) غیرفلزی است، چرا که در صورت پس زدن شعله امکان ترکیدن چند راهه ورودی وجود خواهد داشت.

در صورتی که بر روی خودروهای انژکتوری نصب شده و آن سیستم انژکتوری مجهز به سیستم OBD باشد، به یک شبیه‌ساز یا Simulator نیز نیاز می‌باشد.

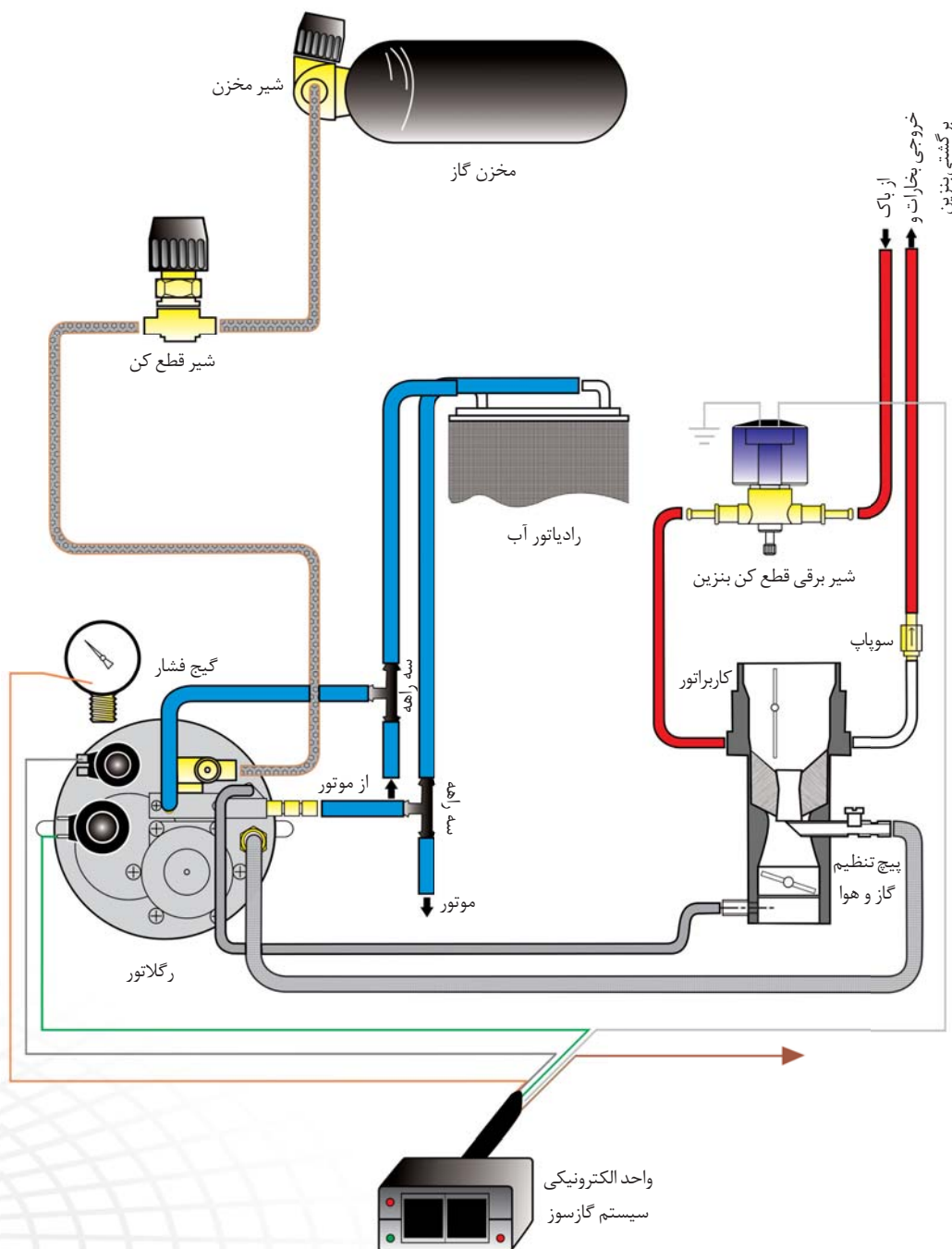
نسل سوم و چهارم

این نسلها دارای سیستم تزریق چند نقطه‌ای بوده و از تجهیزات الکترونیکی پیشرفته‌تری استفاده می‌کنند.

نسل‌های اول و دوم سیستم‌هایی با پاشش تک نقطه‌ای می‌باشند و سوخت گاز مورد نیاز موتور را در چند راهه ورودی تزریق می‌کنند. اما سیستم‌های چند نقطه‌ای همانند سیستم‌های انژکتوری MPFI از چهار عدد انژکتور استفاده می‌کنند.

نسل اول

این سیستم در نیمه اول سال ۱۳۸۳ در خودروهای نیسان وانت گاز سوز به کار گرفته شد. نمای شماتیکی از این سیستم در زیر نشان داده شده است.



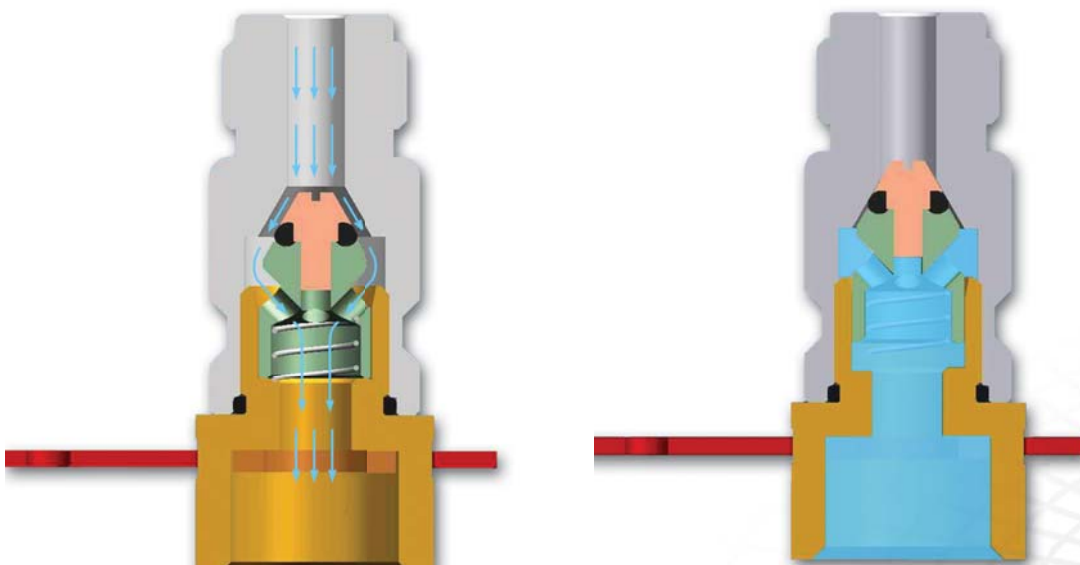
شیر سوخت گیری

این شیر یک طرفه در ورودی مسیر سیستم قرار دارد، که نازل پمپ گاز به آن وصل گردیده و از طریق آن سوخت گیری انجام می شود.

دقت نمائید که پس از انجام سوخت گیری به جهت جلوگیری از ورود گرد و غبار به شیر مذکور دهانه آن را با درپوش، بپوشانید. در پوشهای مختلفی از نوع پیچی یا پلاستیکی وجود دارد.



نمای شیر سوخت گیری وانت نیسان گازسوز



نحوه عملکرد شیر سوخت گیری

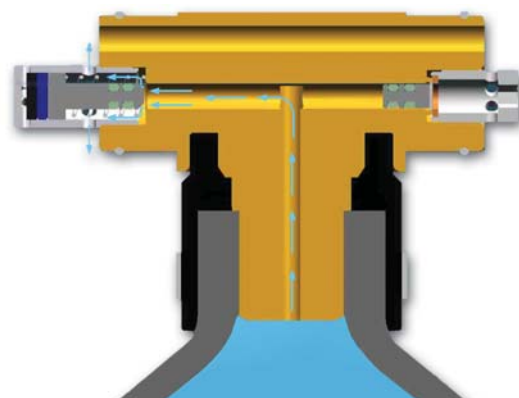


مخزن ذخیره (Gas Tank)

مخزن گاز نیسان در قسمت بار در پشت اتاق قرار می‌گیرد (تک مخزن مطابق شکل).

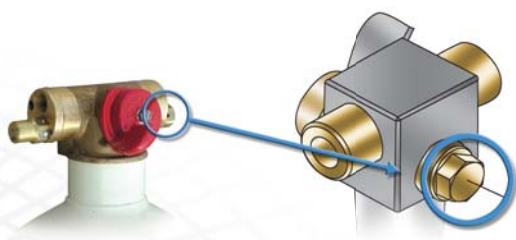
شیر مخزن گاز

این شیر برای قطع و وصل مسیر عبور گاز CNG مخزن، بر روی آن بسته می‌شود، به طوری که در مواقع اضطراری با بستن شیر مذکور می‌توان جریان گاز را قطع نمود.



فیوز حساس به فشار

در شرایطی که فشار مخزن تحت هر شرایطی از حد مجاز تعریف شده افزایش یابد، این فیوز عمل کرده و با تخلیه گاز مخزن مانع انفجار مخزن می‌شود.



لوله فشار قوی



این لوله در حد فاصل بین خروجی شیر مخزن گاز و رگولاتور نصب می‌گردد و با توجه به فشار بالای گاز خروجی از مخزن گاز، باید از جنس فولاد یا مواد مناسب دیگر ساخته شده باشد تا بتواند این فشار را تحمل کند.



به هنگام نصب این لوله باید آن را به روشی مناسب در برابر هر گونه آسیب احتمالی ناشی از ضربه محافظت نمود و در مکان‌هایی از مسیر لوله فشار قوی که ارتعاشات بدنه زیاد است لوله به شکل حلقوی می‌باشد.

سیستم گردش هوا در مسیر لوله‌ها

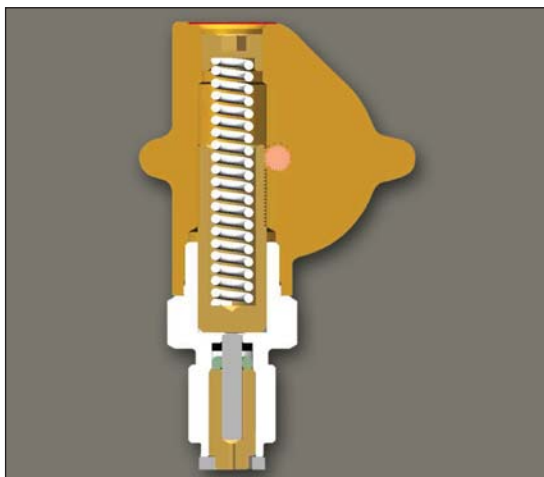


به منظور جلوگیری از انتقال هرگونه ناشی به اتاق خودرو تمامی اتصالات شیرها به مخازن توسط گردش هوا در مسیر لوله‌های خرطومی مربوطه و دو عدد چپقی تهویه هوا، به محیط خارج از اتاق خودرو منتقل می‌شود (در خودروهایی که مخازن در صندوق عقب خودرو نصب می‌شود).

در برخی خودروها همانند وانت بارها (نیسان وانت) که مخازن آنها در زیر اتاق نصب می‌شوند، به دلیل قرار گرفتن مخازن در فضای باز نیازی به استفاده از لوله خرطومی ندارند.

اندازه‌گیر و سنسور فشار گاز

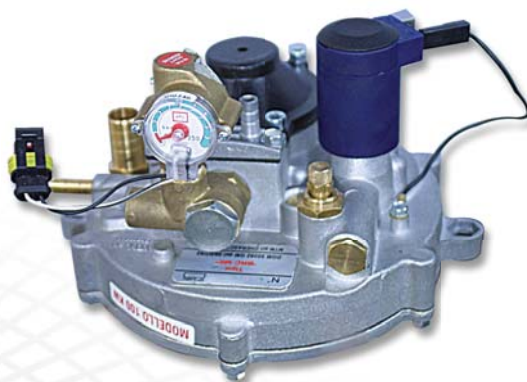
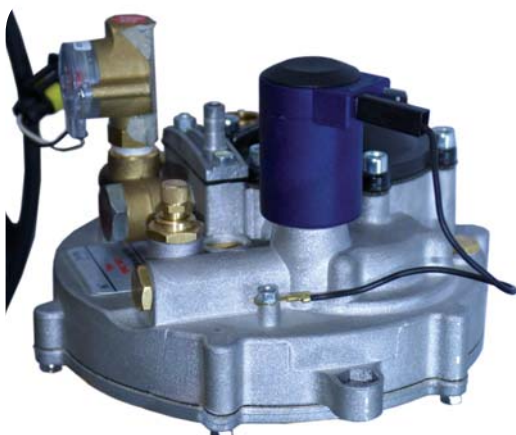
اندازه‌گیر فشار در ورودی گاز رگولاتور بسته می‌شود و توسط آن فشار گاز موجود در مخزن (یا حجم گاز موجود در آن) نمایش داده می‌شود. بر روی این اندازه‌گیر فشار یک سنسور نصب می‌گردد که توسط آن فشار گاز موجود در مخزن تبدیل به یک سیگنال متناسب الکترونیکی گردیده و توسط سیستم الکترونیکی مربوطه بر روی کلید سوخت نمایش داده می‌شود.



سنسور فشار گاز

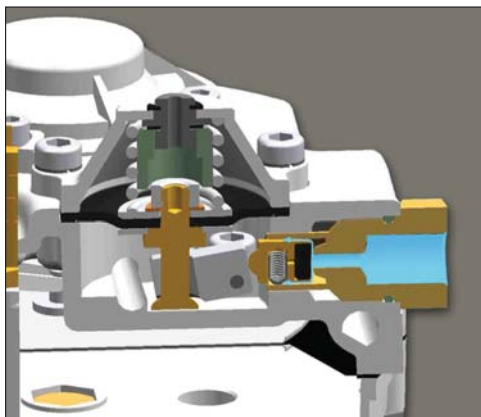
شیر برقی گاز

در حد فاصل خروجی مرحله دوم و ورودی مرحله سوم رگولاتور، یک عدد شیر برقی تعبیه گردیده است که عبور گاز توسط آن کنترل می‌شود. این شیر برقی از طریق تحریک یک عدد بوبین مغناطیسی مسیر عبور گاز را باز می‌کند و در حالت عادی بسته است. بدین ترتیب امکان کنترل عبور گاز از مرحله دوم به مرحله سوم در مواقع مورد نیاز فراهم گردیده و در نتیجه ایمنی سیستم گاز سوز افزایش خواهد یافت (مانند مواقعی که موتور ناگهان خاموش می‌شود و لازم است عبور گاز به موتور خودرو متوقف گردد).



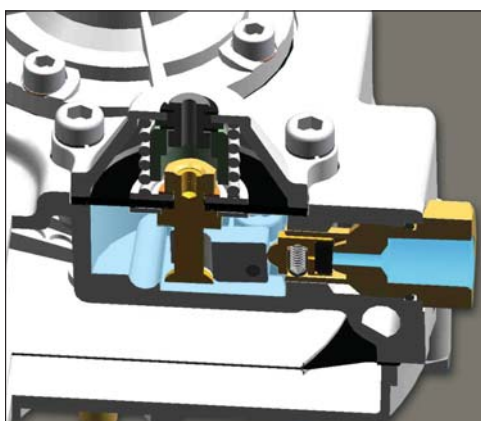
رگولاتور فشار (کاهنده)

رگولاتور در مسیر خط لوله نصب می‌شود تا فشار گاز را که از مخزن بیرون می‌آید کم کند. سوخت بایستی با یک فشار ثابت وارد یک مخلوط کننده شود تا بهترین نسبت هوا به سوخت به دست بیاید. بسته به نوع کیت، رگولاتور طی ۲ الی ۳ مرحله فشار را کاهش می‌دهد.

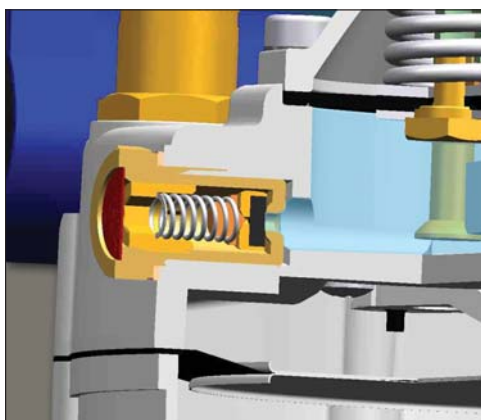


نحوه عملکرد

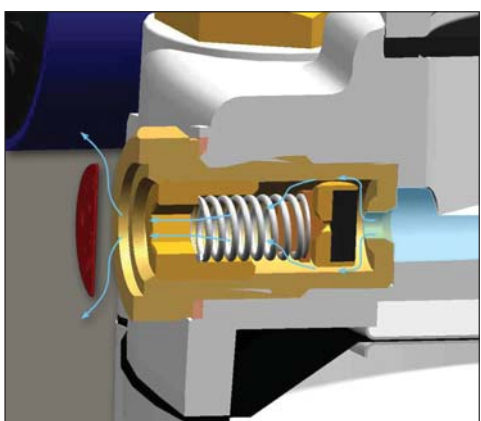
مرحله اول بسته



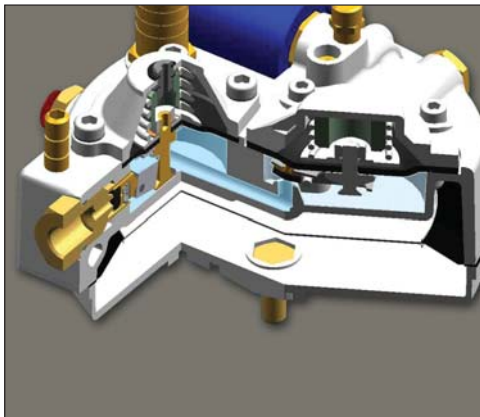
مرحله اول بسته



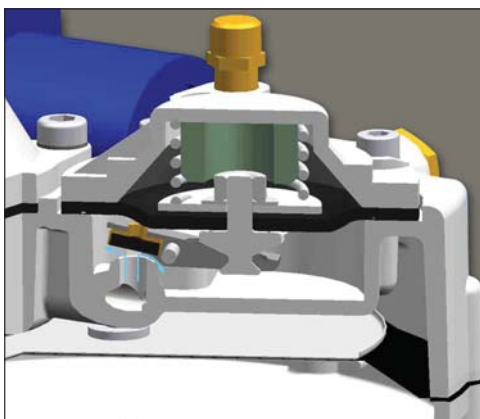
سوپاپ اطمینان بسته



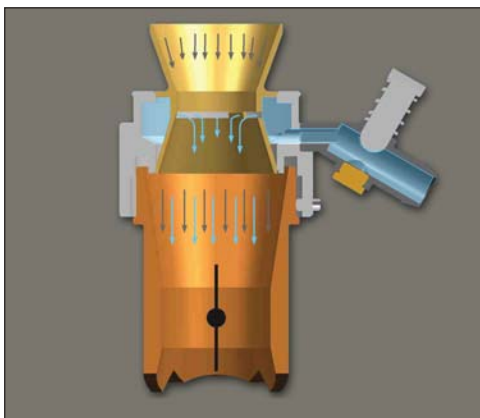
سوپاپ اطمینان باز



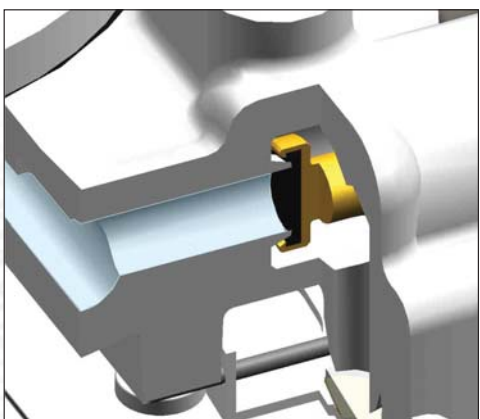
از مرحله اول به مرحله دوم

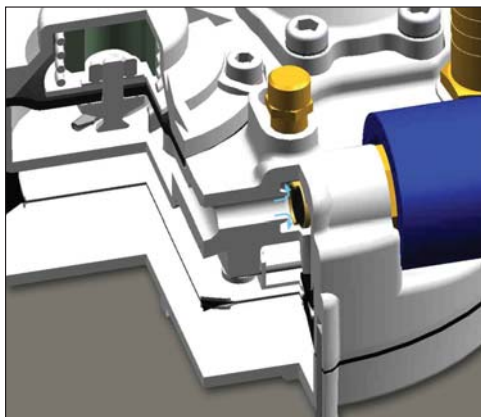


مرحله دوم

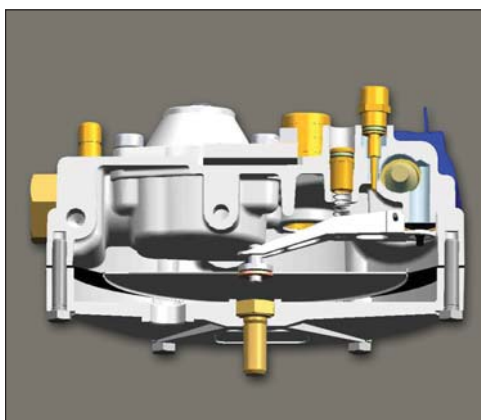
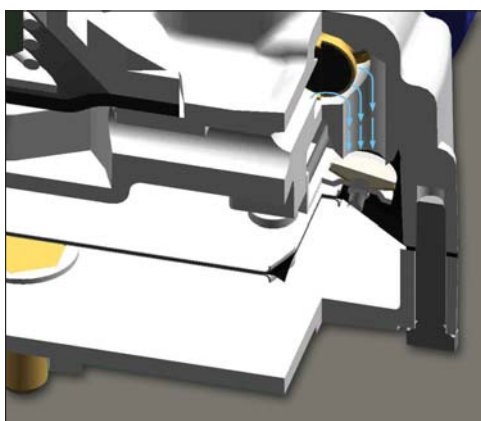


از مرحله دوم به مرحله سوم - شیر برقی بسته

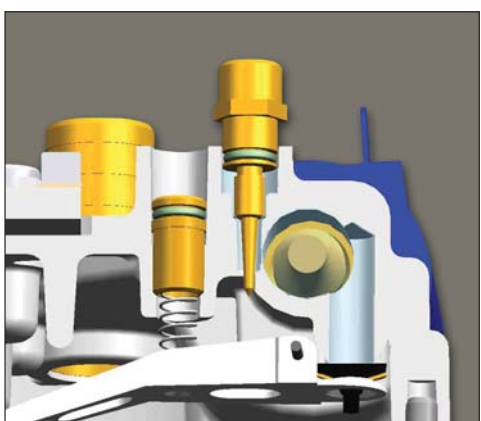




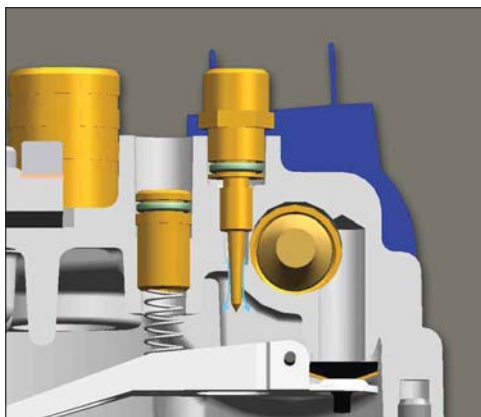
از مرحله دوم به سوم - شیر برقی باز



مرحله سوم

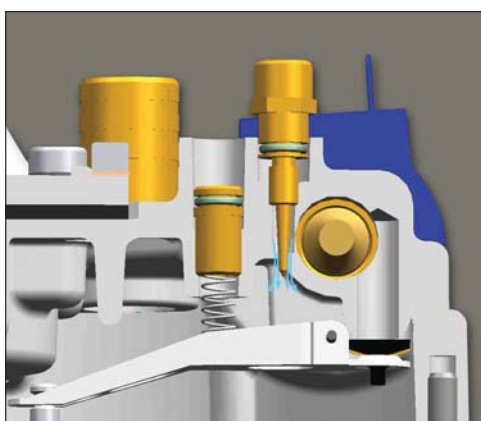


مرحله سوم

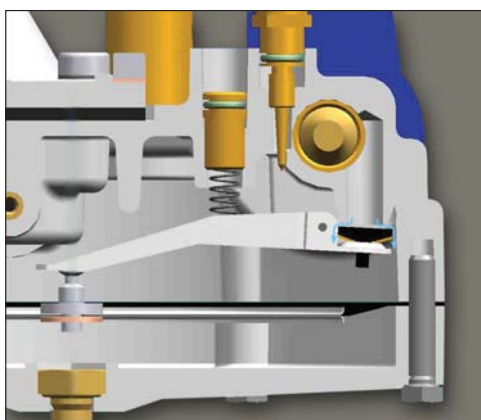


مرحله سوم - دور آرام - بسته

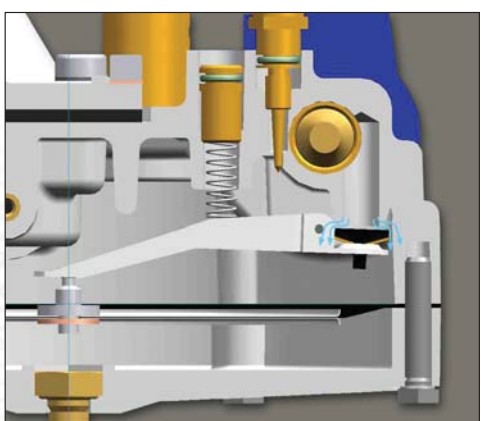
Idle+close



مرحله سوم - دور آرام - بسته Idle +open

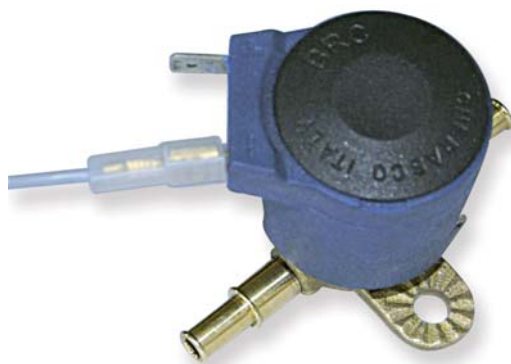


مرحله سوم - Sensibility + open



مرحله سوم - Sensibility + close

شیر برقی بنزین

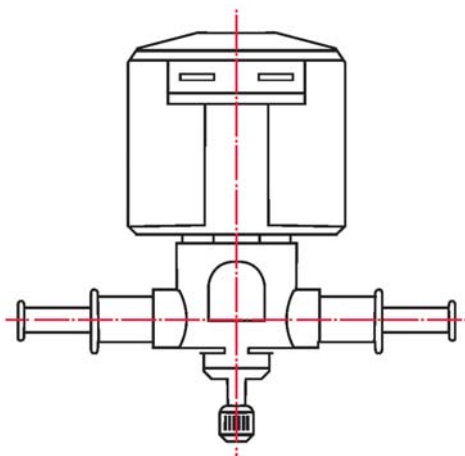


شیر برقی بنزین در مسیر عبور بنزین به کاربراتور قرار گرفته و در مواقعی که موتور از گاز CNG استفاده می‌کند مسیر بنزین را می‌بندد این شیر هنگامی باز است که موتور از سوخت بنزین استفاده نماید. عمل باز و بست مسیر بنزین در این شیر برقی توسط تحریک کردن یک بوبین مغناطیسی با برق ۱۲ ولت انجام می‌گیرد.

توجه:

شیر برقی بنزین بر روی خودروهایی نصب می‌شود که پمپ بنزین آن به صورت مکانیکی عمل می‌کند.

پیچ دستی شیر برقی بنزین



در زیر شیر برقی یک پیچ دستی به نام پیچ یکسره شیر برقی قرار دارد که به وسیله آن می‌توان به صورت دستی مسیر بنزین را باز و بست نمود این کار در مواقعی انجام می‌گردد که باز و بست کردن مسیر بنزین به وسیله تحریک بوبین مغناطیسی امکان‌پذیر نباشد.

کلید انتخاب سوخت



کلید سوخت در جلوی داشبورد و در دسترس راننده نصب می‌گردد و دارای یک مدار الکترونیکی است که توسط آن می‌توان نوع سوخت مورد نیاز را به دلخواه انتخاب نمود عملکرد این کلید بدین ترتیب می‌باشد که با قرار دادن کلید جلویی بر روی بنزین یا گاز یک فرمان الکتریکی به بوبین‌های شیر برقی بنزین یا گاز ارسال گردیده که در نتیجه آن مسیر بنزین یا گاز برای استفاده موتور برای سوخت انتخابی راننده باز و مسیر سوخت دیگر بسته می‌شود.

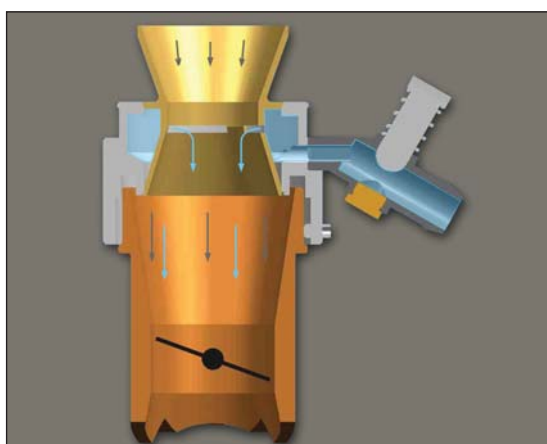
میکسر

گاز خروجی از رگلاتور توسط میکسر با هوا مخلوط می‌شود. میزان گاز مورد نیاز باتوجه به میزان مکش دریچه گاز و پیچ تنظیم گاز تنظیم می‌شود.

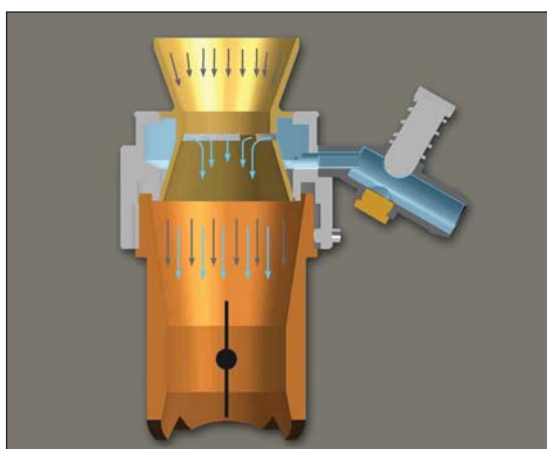


نحوه عملکرد

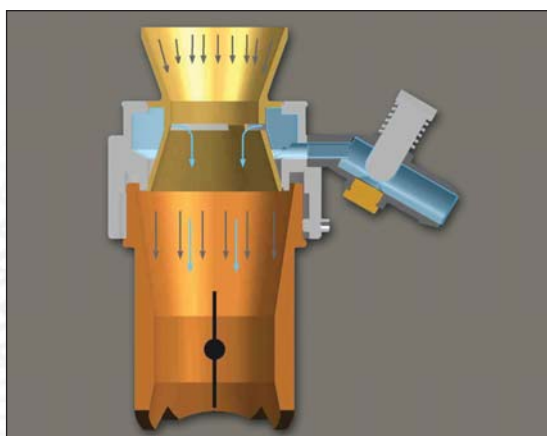
موتور در بار کم



موتور در حالت تمام بار
پیچ تنظیم باز

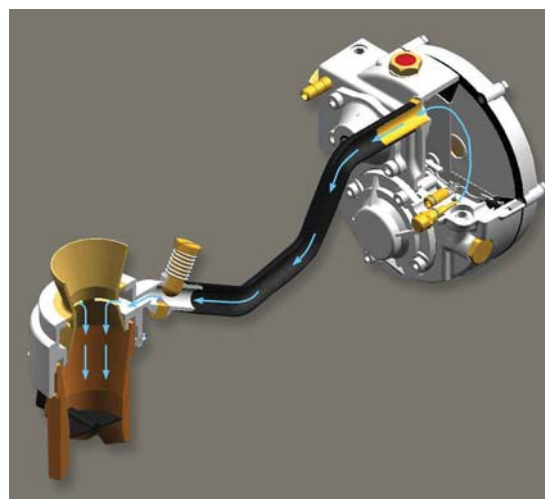
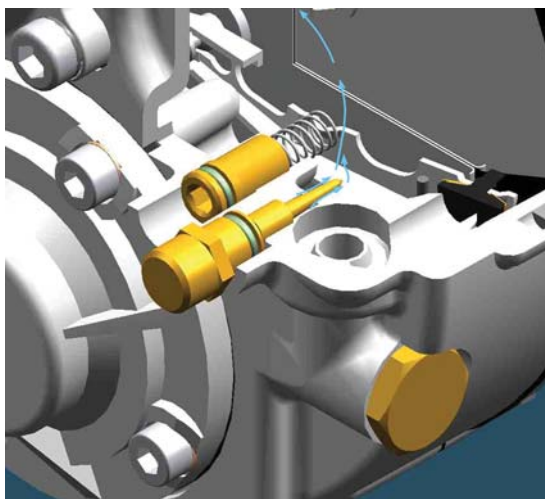


موتور در حالت تمام بار
پیچ تنظیم بسته

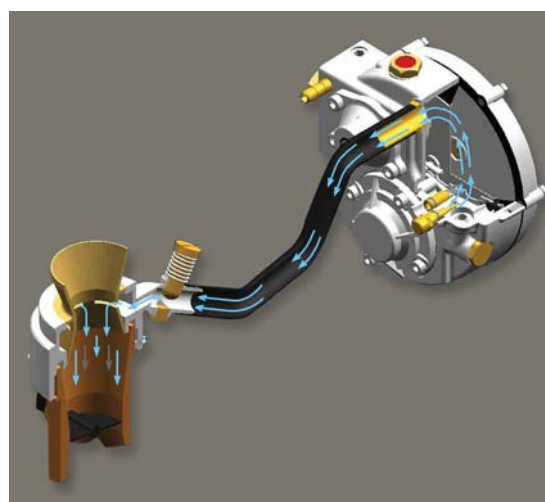
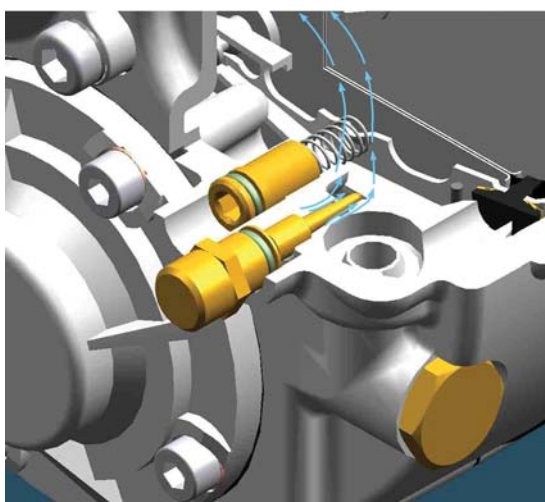


تنظیم سیستم

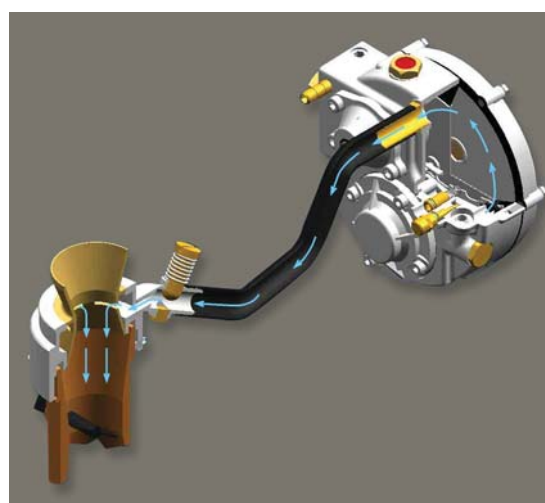
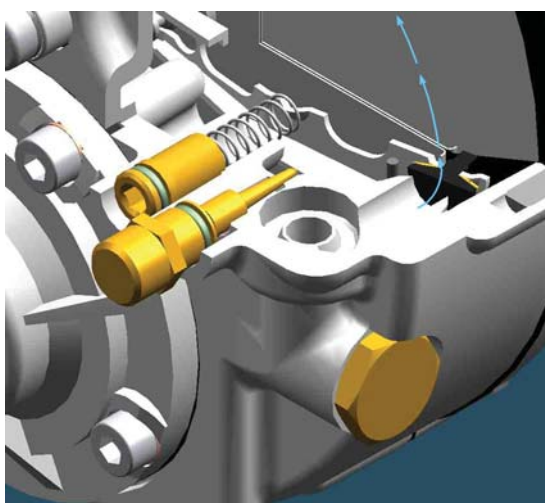
موتور در دور آرام و پیچ دور آرام بسته



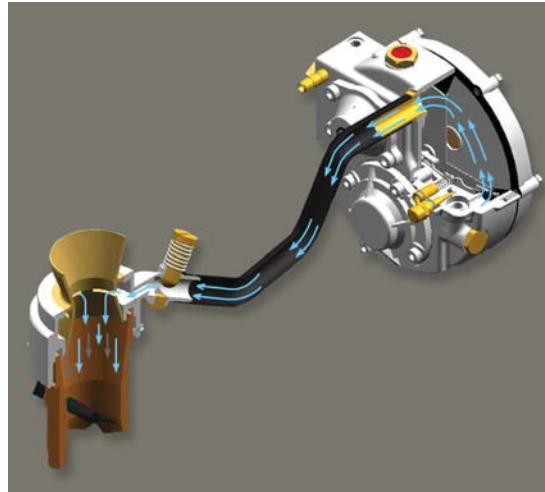
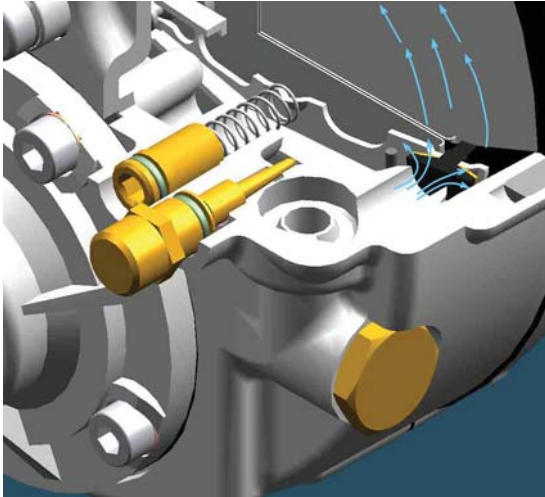
موتور در دور آرام و پیچ دور آرام باز



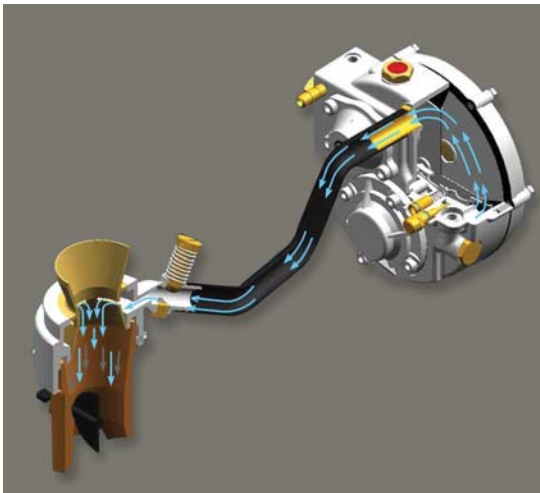
موتور در دور متوسط و پیچ حساسیت دیافراگم بسته



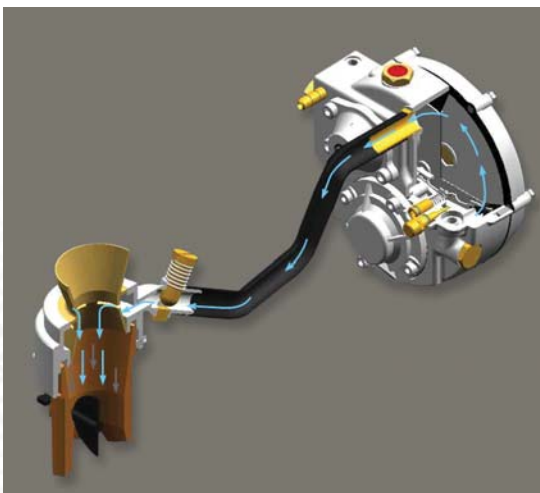
موتور در دور متوسط - پیچ حساسیت باز



موتور در بار حداکثر - پیچ قدرت بسته

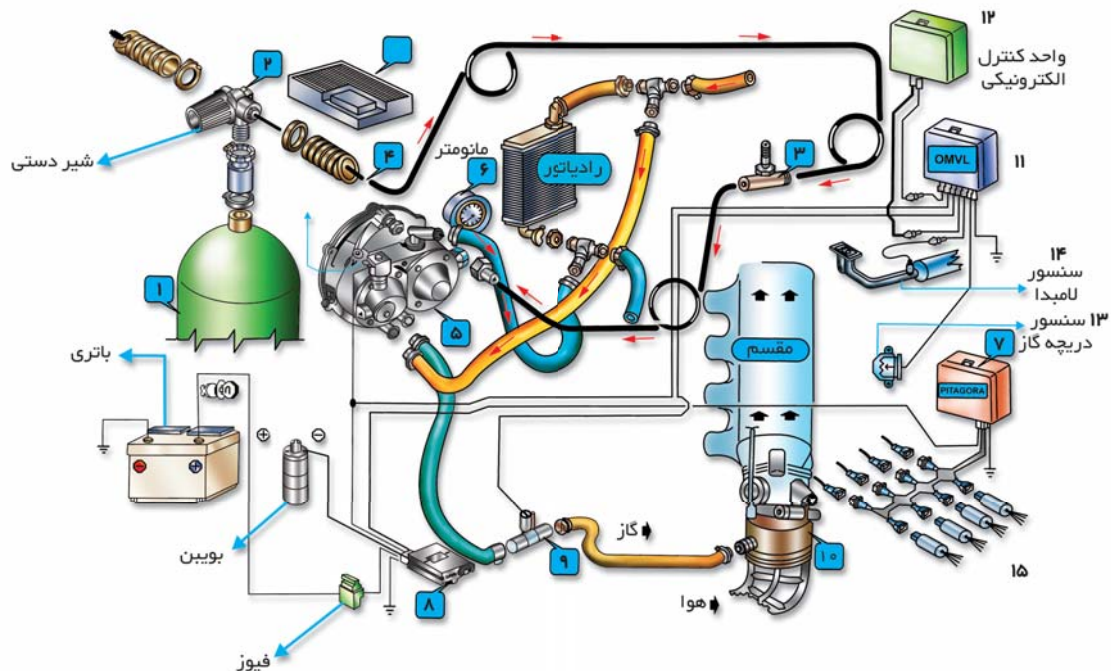


موتور در بار حداکثر - پیچ قدرت باز



نسل دوم

این سیستم در سال ۱۳۸۳ در خودروهای پراید گاز سوز نصب گردید. مجموعه و قطعات سیستم های گازسوز نسل دوم در تصویر زیر ارائه شده است.

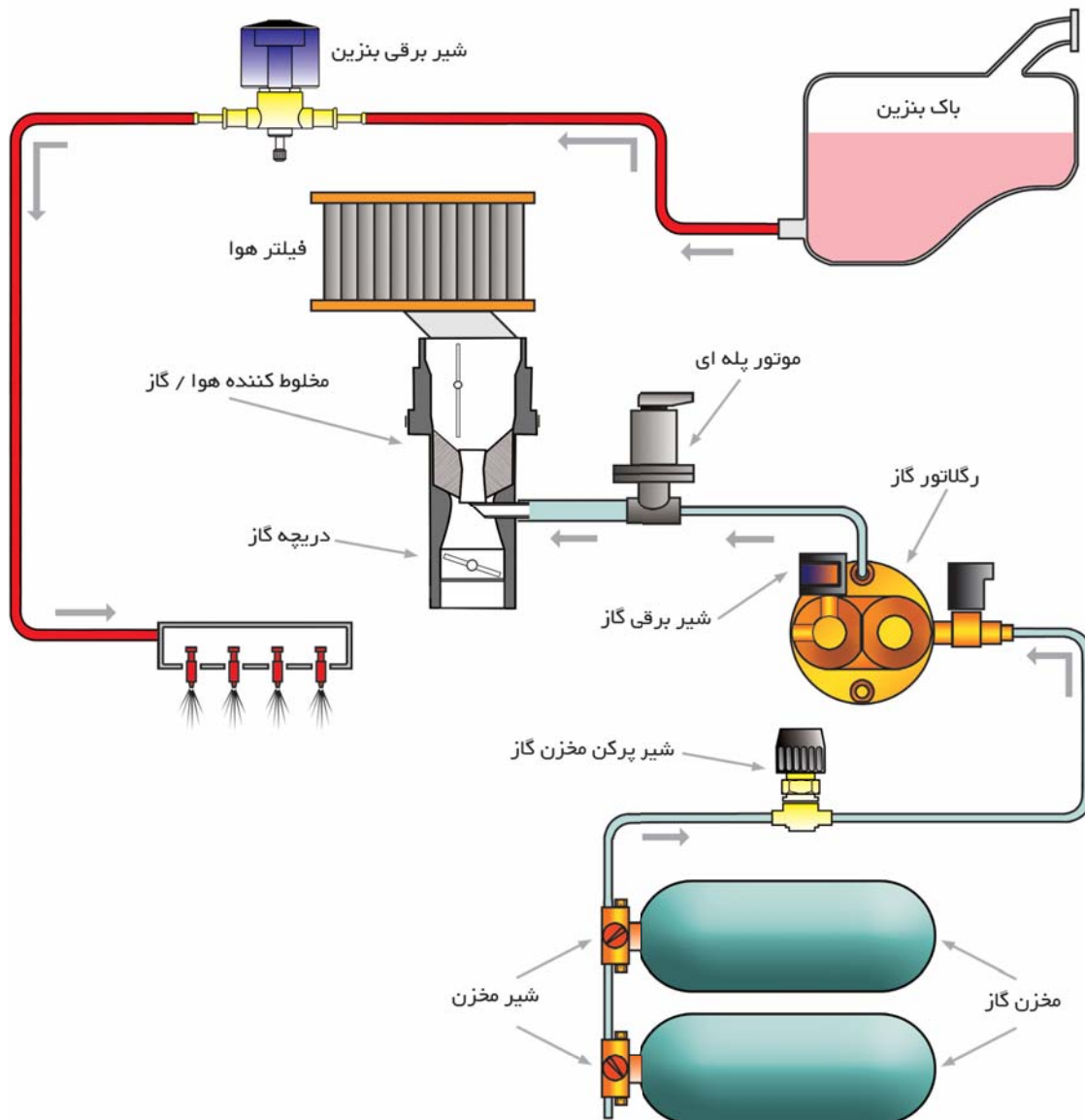


نمای شماتیک فوق مربوط به خودرو انژکتوری بنزینی مجهز به سیستم گاز سوز میکسری می باشد.

معرفی اجزای سیستم CNG

- ۱- مخزن گاز (CNG CYLINDER)
- ۲- شیر مخزن گاز (CYLINDER VALVE)
- ۳- شیر سوختگیری گاز (REFUELING VALVE)
- ۴- لوله فشار قوی (HIGH PRESSURE PIPE)
- ۵- رگولاتور (REGULATOR CNG)
- ۶- اندازه گیر و سنسور فشار گاز (CNG MANOMETER & PRESSURE SENSOR)
- ۷- ECU انژکتوری بنزینی
- ۸- کلید سوخت (CHANGE – OVER SWITCH)
- ۹- موتور پله ای (REGISTER VALVE OR STEPPER MOTOR)
- ۱۰- میکسر (CNG MIXER)
- ۱۱- واحد کنترل الکترونیکی (ECU) سیستم گازسوز
- ۱۲- آدوانسر جرقه (TIMING ADVANCER)
- ۱۳- سنسور MAP دریچه گاز
- ۱۴- سنسور اکسیژن (LAMBDA SENSOR)
- ۱۵- سوخت پاش (انژکتور) بنزین

در شکل زیر یک سیستم گاز سوز نشان داده شده است. همانطور که مشاهده می‌شود گاز از مخزن ذخیره پس از عبور از مجموعه قطعات سیستم با هوای عبوری از فیلتر هوا ترکیب شده و وارد محفظه احتراق می‌گردد. در ادامه به شرح مجموعه قطعات سیستم می‌پردازیم.



شیر پر کن (Filing Valve)

این شیر در حقیقت یک شیر یک طرفه است که تنها اجازه ورود گاز به داخل سیستم را می‌دهد.

مخزن ذخیره (GAS TANK)

خودرو پراید از دو مخزن استفاده می کند.



شیر مخزن (TANK VALVE یا SERVICE Valve)

این شیر از مجموعه های زیر تشکیل شده است:



شیر دستی مخزن (Manual Cylinder Shut Off)

در صورت بسته شدن، جریان گاز خروجی از مخزن را قطع می کند.

شیر سماوری و فیوز حساس به فشار



شیر سمآوری و فیوز حساس به فشار

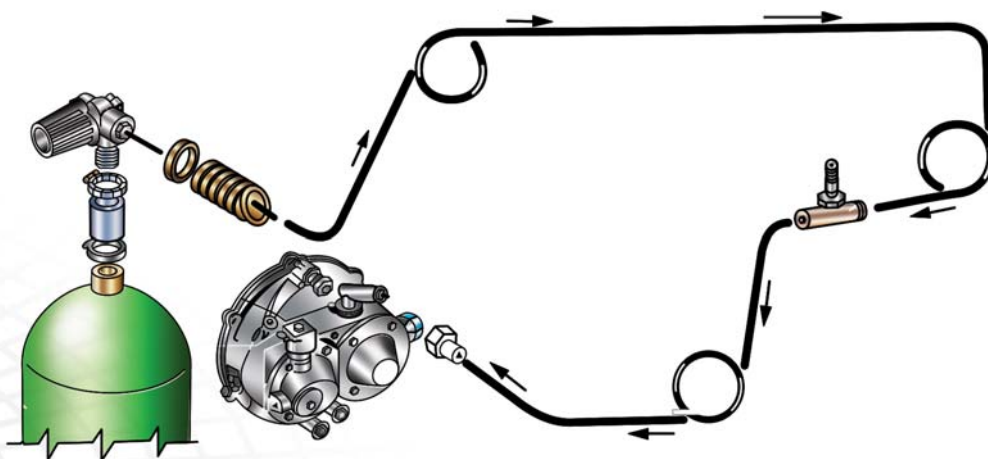
فیوز حساس به فشار

در شرایطی که فشار مخزن تحت هر شرایطی از حد مجاز تعریف شده افزایش یابد، این فیوز عمل کرده و با تخلیه گاز مخزن مانع انفجار مخزن می‌شود.

لوله فشار قوی

این لوله در حد فاصل بین خروجی شیر مخزن گاز و رگولاتور نصب می‌گردد و باتوجه به فشار بالای گاز خروجی از مخزن گاز، باید از جنس فولاد یا مواد مناسب دیگر ساخته شده باشد تا بتواند این فشار را تحمل کند.

به هنگام نصب این لوله باید آن را به روشی مناسب در برابر هر گونه آسیب احتمالی ناشی از ضربه محافظت نمود و در مکانهایی از مسیر لوله فشار قوی که ارتعاشات بدنه زیاد است لوله به شکل حلقوی می‌باشد.





شیر سماوری و فیوز حساس به فشار

سیستم گردش هوا در مسیر لوله‌ها

به منظور جلوگیری از انتقال هرگونه نشتی به اتاق خودرو تمامی اتصالات شیرها به مخازن توسط گردش هوا در مسیر لوله‌های خرطومی مربوطه و دو عدد چپقی تهویه هوا، به محیط خارج از اتاق خودرو منتقل می‌شود (در خودروهایی که مخزن در صندوق عقب خودرو نصب می‌شود) در برخی خودروها همانند وانت بارها (نیسان وانت) که مخازن آنها در زیر اتاق نصب می‌شوند، به دلیل قرار گرفتن مخازن در فضای باز نیازی به استفاده از لوله خرطومی ندارند.



فشارسنج (Pressure Gauge)

این نشان دهنده، فشار داخلی مخزن ذخیره را به کمک عقربه بر روی صفحه مدرج نشان می‌دهد. ضمناً دارای یک حسگر الکترونیکی است که به کمک آن چراغهای نشانگر حجم گاز مخزن نصب شده بر روی صفحه آمپر را روشن می‌کند.

کاهنده فشار مدل

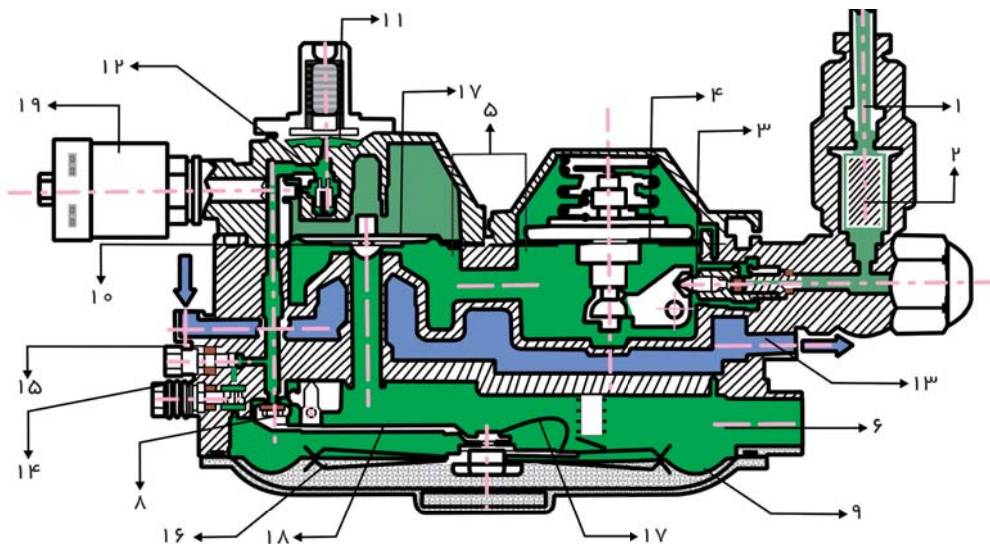
(pressure Reducer) RE 89/E

این مجموعه به منظور کاهش فشار گاز خروجی از مخزن به کار می‌رود. در این مجموعه فشار مخزن در یک مرحله به محدوده ۲ الی ۲/۸ بار و در مرحله بعد به فشار در حدود فشار جو ۲۰ پاسکال می‌رسد.



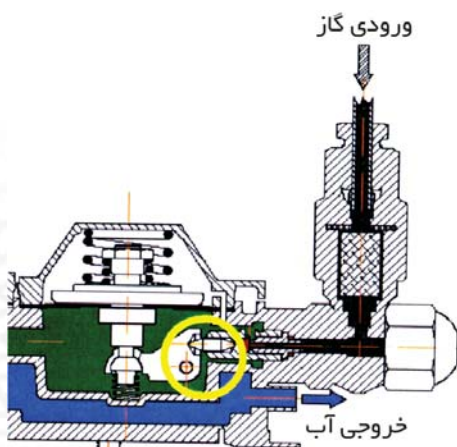
- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| ۱- ورودی فشار بالا از مخزن | ۱۱- دیافراگم کنترلی مرحله دوم |
| ۲- فیلتر | ۱۲- سوپاپ متعادل کننده |
| ۳- سوپاپ فشار بالا | ۱۳- خروج آب |
| ۴- دیافراگم فشار بالا | ۱۴- پیچ تنظیم حساسیت |
| ۵- محفظه گرمایش و انبساط | ۱۵- پیچ تنظیم دور آرام |
| ۶- محفظه مرحله سوم | ۱۶- شیر برقی گاز |
| ۷- دیافراگم مرحله دوم | ۱۷- فنر تعادل |
| ۸- سوپاپ | ۱۸- اهرم شیطانک |
| ۹- دیافراگم مرحله سوم | ۱۹- شیر قطع کن فشار بالا |
| ۱۰- سوپاپ خروجی | |

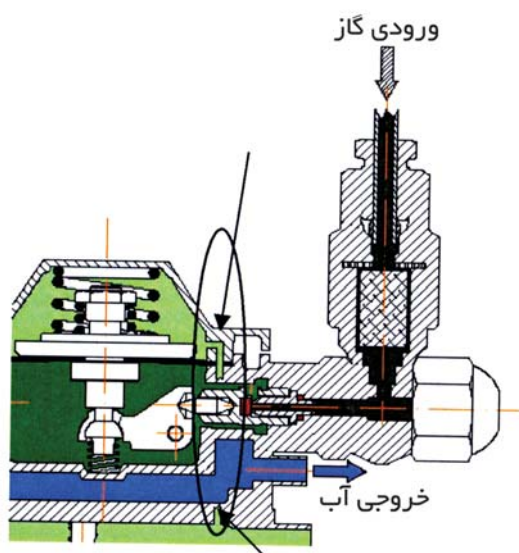
این رگلاتور مجهز به دو شیر برقی می باشد، که شیر برقی دوم در مسیر ورود به رگلاتور اضافه شده است.
(هر دو شیر برقی در شکل مشخص شده اند.)



مرحله اول کاهش فشار (First Reduction Stage)

در این مرحله فشار گاز ورودی به کاهنده پس از عبور از سوپاپ فشار بالا به مقداری بین ۲ الی ۲/۸ بار کاهش می یابد.





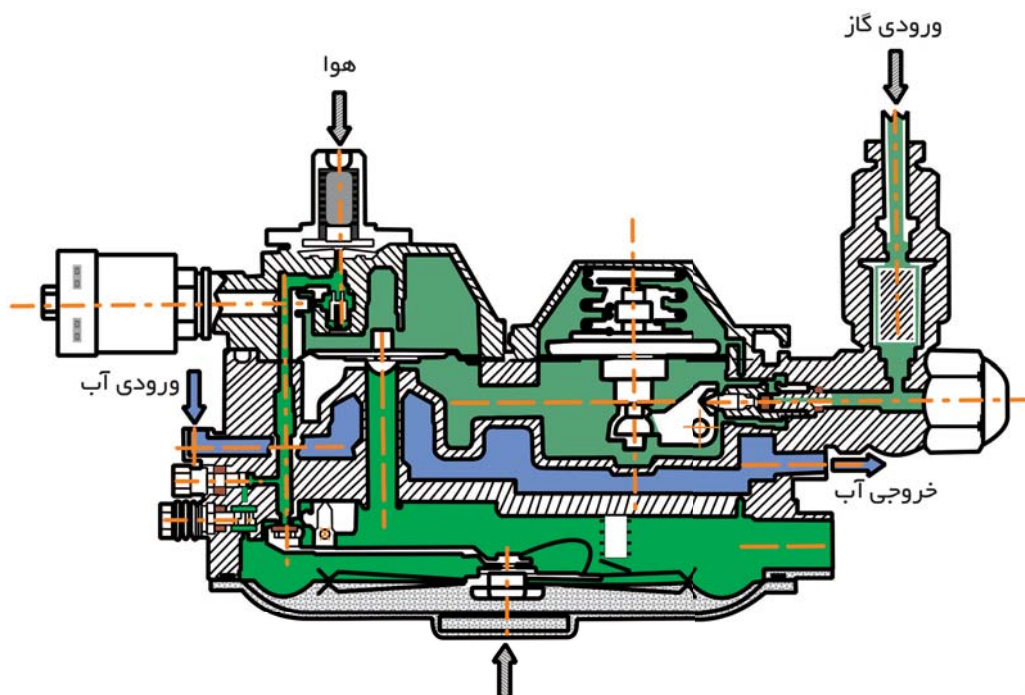
سوپاپ اطمینان

در صورتی که فشار در مرحله اول بیش از حد افزایش یابد، مرحله اول از طریق یک مسیر ارتباطی به دیافراگم سوم متصل شده و فشار اضافی را در دهانه خروجی تخلیه می‌کند.

مرحله دوم کاهش فشار (از ۲/۸ بار به سطح فشار اتمسفر)

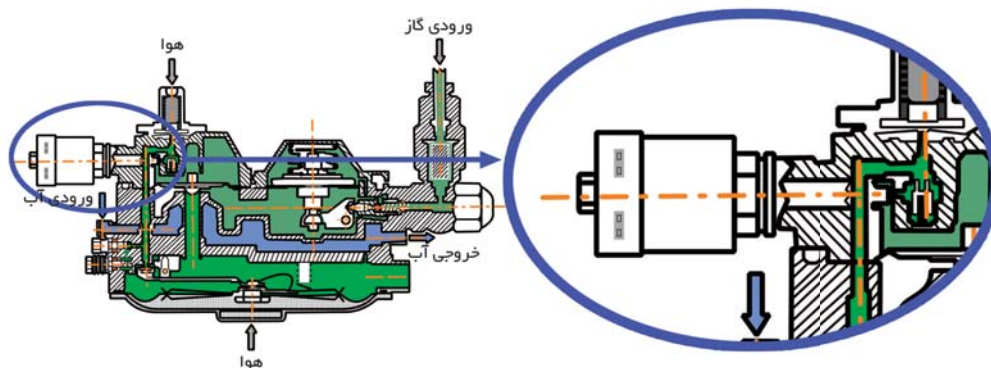
مکانیزم مشخص شده در شکل وظیفه کنترل دیافراگم دوم را با توجه به فشار هوای اتمسفر

برعهده دارد. اختصاص نام سوپاپ پیلوتی به این بخش دور از واقعیت نیست. با کنترل اعمال شده توسط این سوپاپ پیلوتی، فشار خروجی از زیر سوپاپ دیافراگم دوم همراه نسبت به دو پارامتر فشار فنر دیافراگم دوم و فشار اتمسفر تنظیم می‌شود.



شیر برقی گاز (Solenoid Valve)

این شیر برقی با تغییر وضعیت سوئیچ تعویض از وضعیت گاز به بنزین، مسیر خروج گاز پشت دیافراگم دوم را بسته و مانع تغییر وضعیت آن می‌شود. در حقیقت مانع عملکرد سوپاپ پیلوتی می‌شود و خروج گاز از رگلاتور می‌شود.



فیلتر

در سیستم های انژکتوری به جهت محافظت از سوخت ارسالی به سر انژکتورها بعضا از یک فیلتر در مسیر استفاده می گردد.

تبادل حرارتی

باتوجه به آنکه در مرحله اول فشار به شدت کاهش می یابد رگولاتور گرمای مورد نیاز جهت تبخیر CNG را از طریق تبادل حرارتی فراهم می نماید این تبادل حرارتی سرمای به وجود آمده ناشی از کاهش شدید فشار CNG را جبران می نماید.

بدین جهت یک مسیر رفت و برگشتی آب از سمت رادیاتور آب (یا رادیاتور بخاری) به رگولاتور وجود دارد تا مانع یخ زدگی رگولاتور به هنگام کاهش فشار گردد.

شیر برقی گاز (Automatic Shut off Valve)

این شیر برقی در مسیر ورودی گاز به رگولاتور قرار داشته و همزمان با تغییر وضعیت سوئیچ تعویض از گاز به بنزین و یا برعکس بسته و باز می شود.



موتور پله‌ای (Stepper Motor)

این موتور پله‌ای که توسط واحد کنترل الکترونیکی (Gas Ecu) کنترل می‌شود، وظیفه تنظیم مقدار گاز ورودی به چند راهه ورودی (پشت دریچه گاز) را برعهده دارد.



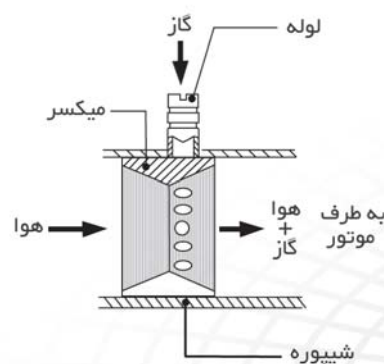
استپد موتور

لوله گاز ورودی

لوله اتصال به میکسر

میکسر (MIXER)

گاز خروجی از موتور پله‌ای توسط میکسر با حجم مناسبی از هوا مخلوط گردیده و ترکیب آماده‌ای برای احتراق در موتور خودرو فراهم می‌نماید. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود از آنجا که نسبت هوا به سوخت مورد نیاز موتور در عملکرد موتور از لحاظ قدرت و شتاب نقش به سزایی دارد می‌توان حدس زد که طراحی میکسر از اهمیت بالایی برخوردار خواهد بود. لذا میکسر برای هر خودرو باید متناسب با ابعاد فیزیکی کاربراتور و مشخصات موتور آن طراحی شود در ضمن محل نصب آن (در خودروهای کاربراتوری) بالای دهنه کاربراتور می‌باشد.



قطعات الکترونیکی مجموعه

واحد کنترل الکترونیکی

این واحد الکترونیکی باتوجه به اطلاعات دریافتی، وضعیت موتور پله‌ای را تغییر داده و بدینوسیله مقدار گاز خروجی از رگلاتور و ورودی به میکسر را کنترل می‌کند.



این ECU دارای یک سوکت مخصوص عیب‌یابی است. از جمله سیگنال‌های دریافتی این واحد، می‌توان به سیگنال دور موتور، سنسور اکسیژن، دریچه گاز، سنسور نشانگر فشار مخزن نصب شده بر روی فشار سنج اشاره کرد.

ضمناً این واحد مجهز به یک واحد شبیه ساز الکترونیکی (Injection Simulation) است که در زمان عملکرد مجموعه مدیریت موتور در وضعیت گاز سوز، سیگنال‌هایی شبیه به سیگنال‌های برگشتی از انژکتورهای گازسوز تولید و به ECU بنزین ارسال می‌کند.



آدوانسر جرقه (Timing Advance)

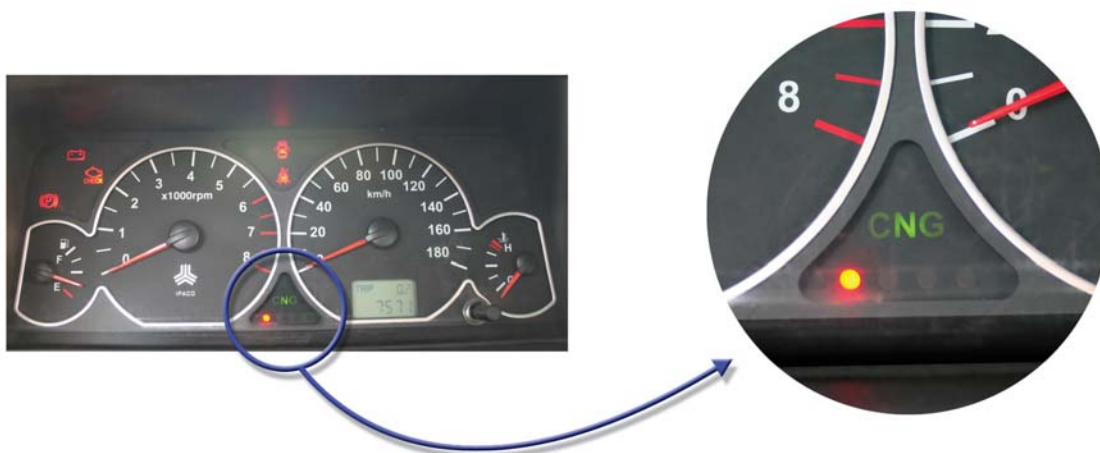
باتوجه به اختلاف عدد اکتان بنزین و گاز طبیعی، از یک پیش‌انداز جرقه در سیستم گاز سوز استفاده می‌شود. این واحد زمان جرقه محاسبه شده توسط ECU بنزین را آوانس می‌کند.



سوئیچ تعویض

(Change Over Switch)

این سوئیچ به منظور تعویض وضعیت سیستم سوخت رسانی از بنزین به گاز و یا برعکس بکار می‌رود.



چراغهای LED روی صفحه آمپر وضعیت چراغها

در زمانی که سوئیچ تعویض در وضعیت بنزین قرار دارد، چراغ CNG خاموش می‌باشد. اما در وضعیتی که سوئیچ تعویض در وضعیت گاز قرار بگیرد، حالت‌های زیر ممکن خواهد بود:

۱- حرکت در وضعیت گاز سوز:

چراغ CNG روشن می‌باشد.

ضمناً چهار LED سطح مخزن نیز روشن بوده و میزان گاز داخل مخزن را نشان می‌دهند.

۲- در زمان استارت خودرو:

این چراغ با فرکانس یک هرتز چشمک می‌زند. پس از پایان استارت و روشن شدن خودرو و شروع به کار سیستم گازسوز این چراغ به طور مداوم روشن می‌ماند.

ضمناً چهار LED دیگر نیز روشن بوده و میزان گاز داخل مخزن را نشان می‌دهند.

توجه:

باتوجه به برنامه تعریف شده برای سیستم، (به جز در وضعیت استارت اضطراری *Emergency - Statr* mode همواره در زمان استارت حتی اگر سوئیچ تعویض در وضعیت گازسوز باشد) خودرو ابتدا بر روی وضعیت بنزین سوز استارت خورده و سپس در صورت افزایش دور موتور به بالای ۲۰۰۰ rmp، به طور اتوماتیک به حالت گاز سوز می‌رود.

۳- وضعیت استارت اضطراری (Emergency – Start mode)

در این وضعیت چراغ CNG روشن می‌باشد.
ضمناً چهار LED دیگر نیز روشن بوده و میزان گاز داخل مخزن را نشان می‌دهند.

توجه:

در صورتی که راننده تمایل به استارت خودرو به طور مستقیم بر روی گاز را داشته باشد، از این وضعیت استفاده می‌کند. جهت قرار گرفتن در وضعیت استارت اضطراری، تنها کافی است که سوئیچ را باز کرده و سپس وضعیت سوئیچ تعویض را که در وضعیت گاز سوز قرار دارد، در کمتر از دو ثانیه و به طور پیوسته به وضعیت بنزین برده و مجدداً به وضعیت گاز برگرداند.

نمایش وضعیت مقدار گاز داخل مخزن

CNG

○ ○ ○ ○

۴ ۳ ۲ ۱

- اگر فشار مخزن بین ۵۰ الی ۲۰۰ بار باشد، چراغهای ۱ و ۲ و ۳ و ۴ روشن بوده و به رنگ سبز خواهد بود.
- اگر فشار مخزن بین ۱۰۰ الی ۱۵۰ بار باشد، چراغهای ۱ و ۲ و ۳ روشن بوده و به رنگ سبز خواهد بود.
- اگر فشار مخزن بین ۵۰ الی ۱۰۰ بار باشد، چراغهای ۱ و ۲ روشن بوده و به رنگ سبز خواهد بود.
- اگر فشار مخزن بین ۲۰ الی ۵۰ بار باشد، چراغ ۱ روشن بوده و به رنگ سبز خواهد بود.
- اگر فشار مخزن کمتر از ۲۰ بار باشد، چراغ ۱ روشن بوده و به رنگ نارنجی خواهد بود.
- در صورتی که سیستم گاز سوز معیوب باشد و به هر علتی کار نکند، چراغهای ۱ و ۲ و ۳ و ۴ به صورت چشمک زن روشن خواهند بود، یا تمام چراغها و حتی علامت CNG خاموش می‌باشد.

توجه:

در صورتی که مقدار گاز موجود در مخزن کمتر از میزان مورد نیاز برای کارکرد رگلاتور باشد، ECU به کمک اطلاعات حاصل از سنسور اکسیژن وضعیت فقیر بودن مخلوط را تشخیص داده و در صورتی که این وضعیت در طی مدت زمان مشخصی (به طور مثال: بیش از ۵ ثانیه) ادامه داشته باشد، وضعیت به طور اتوماتیک به بنزین تغییر خواهد یافت. در صورتی که چنین وضعیتی به وجود آید، چراغ CNG خاموش شده ولی چراغهای شماره ۱ و ۲ و ۳ و ۴ (نارنجی رنگ) چشمک می‌زند. این وضعیت همچنان ادامه خواهد داشت تا زمانی که راننده وضعیت سوئیچ تعویض را به بنزین تغییر دهد. در این حالت کلیه چراغها خاموش خواهند شد.

حرکت در وضعیت گاز سوز در صورتی که سیستم دارای عیب است

در صورتی که هریک از قطعات سیستم دچار مشکل باشد (به طور مثال ECU گاز و یا سنسورهای خودرو و ...)، وابسته به نوع خطا یکی از شرایط زیر وجود خواهد داشت:

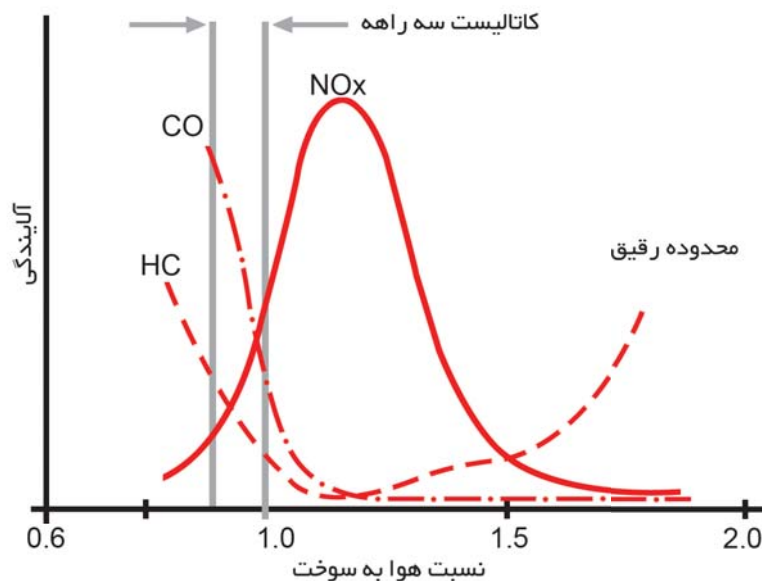
- در صورت بروز یک ایراد جدی و مهم (Fatal Error) به نحوی که هر لحظه امکان خاموش شدن خودرو در وضعیت گازسوز باشد، خودرو به طور اتوماتیک به وضعیت بنزین رفته و چراغ CNG خاموش می‌شود. چهار چراغ نشانگر سطح مخزن با فرکانس ۳ هرتز شروع به چشمک زدن می‌کنند. این وضعیت همچنان ادامه خواهد داشت تا زمانی که راننده وضعیت سوئیچ تعویض را به موقعیت بنزین تغییر دهد. در این حالت چراغهای نشانگر سطح مخزن خاموش خواهند شد.
- در صورتی که مشکل ایجاد شده جدی و حاد نبوده (None Fatal Error)، و امکان ادامه کار موتور در وضعیت گازسوز میسر باشد، تمامی چراغها، چراغ CNG و چهار چراغ نشانگر سطح مخزن، همزمان با فرکانس ۳ هرتز چشمک می‌زنند. این وضعیت همچنان ادامه خواهد داشت تا زمانی که راننده وضعیت سوئیچ تعویض را به موقعیت بنزین تغییر دهد. در این حالت کلیه چراغها خاموش خواهند شد.

فصل ۶

نسبت هوا به سوخت

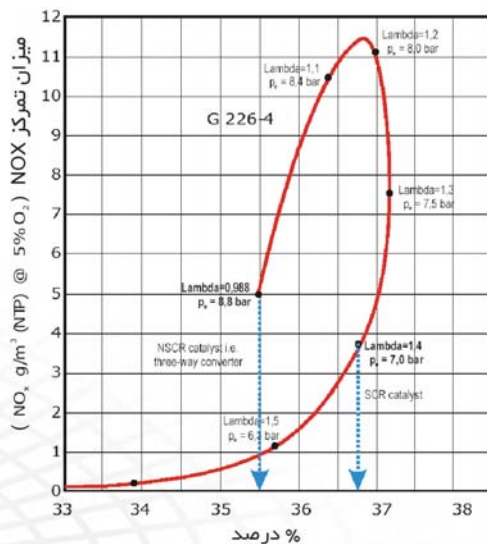
نسبت هوا به سوخت

یکی از پارامترهای مهم در طراحی موتور نسبت هوا به سوخت ورودی محفظه احتراق می‌باشد که عموماً با اعداد بدون بعد بیان می‌گردد. حالت بهینه آن عدد یک است که نسبت هوا به سوخت واقعی برابر میزان استوکیومتریک می‌باشد زمانی که این مقدار از یک بیشتر شود مخلوط رقیق (LEAN) می‌باشد مثلاً مقدار ۱/۱۵ بدان مفهوم است که میزان هوای ورودی ۱۵ درصد بیشتر است و زمانی که این مقدار از یک کمتر است مخلوط غنی (RICH) می‌گردد.



نمودار نسبت هوا به سوخت در مقایسه با آلاینده‌ها

بهترین مقدار ضریب لامبدا به هنگام نصب کاتالیست عددی بین ۱-۰.۹۸ می‌باشد، در حالی که مخلوط غنی است ماکزیمم توان موتور به دست می‌آید، اگر مخلوط از میزان مشخصی غنی‌تر گردد سبب کاهش توان



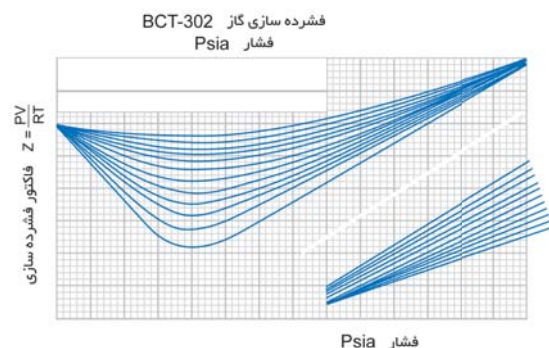
خروجی و کاهش بازده حرارتی می‌شود و اگر در این شرایط مخلوط رقیق گردد سبب افت تدریجی توان شده ولی راندمان حرارتی تا زمان شروع احتراق ناقص افزایش می‌یابد.

حالت استوکیومتریک زمانی است که ضریب لامبدا برابر ۱ باشد با نصب کاتالیست و سنسور اکسیژن بر روی منیفولد خروجی می‌توان نسبت هوا به سوخت را کنترل نمود و به حالت استوکیومتریک نزدیک شد.

افزایش نسبت هوا به سوخت یعنی حالت (LEAN)

موجب کاهش NOX می‌شود و درجه حرارت موتور با افزایش هوای ورودی کاهش می‌یابد اگر چه میزان NOX کاهش می‌یابد ولی اگر لامبدا از ۱/۴ بالاتر رود مقدار هیدروکربن‌ها بیشتر می‌شود.

قابلیت تراکم سوخت CNG



تغییر در مواد تشکیل دهنده گاز بر روی قابلیت تراکم موثر است چرا که گاز متان بالاترین قابلیت تراکم را دارد مواد دیگر نظیر بوتان و پروپان دارای مقادیر پایین‌تر از لحاظ قابلیت تراکم می‌باشند. تمامی مواد ذکر شده حتی در فشارهای بالاتر و درجه حرارتهای پایین‌تر نیز به نقطه میعان نمی‌رسند که این امر به صورت غیر مستقیم بر روی حد ماکزیمم آن در مخلوط موثر است.

اثر ترکیبات گاز بر روی عملکرد موتور

ترکیبات گاز طبیعی بسته به مکان استخراج آن متفاوت می‌باشد. ارتباط مستقیمی بین خواص گاز و عملکرد موتور وجود دارد مثلاً مواردی نظیر EMISSION، KNOCK بسته به محل استخراج گاز متفاوت است.

میزان آلاینده‌های خروجی و همچنین عملکرد موتور بستگی به مواردی نظیر احتراق خوب، نسبت احتراق بهینه، مقاومت کافی در مقابل ضربه و تولید انرژی کافی برای مخلوط سوخت و هوا می‌باشد. خواص گاز که در زیر عنوان می‌شود ارتباط مستقیم با عملکرد موتور دارد.

۱- دانسیته گاز

۲- ارزش حرارتی

۳- نسبت هوا به سوخت استوکیومتریکی

۴- مقاومت در برابر ضربه

شاخص مقاومت در برابر کوبش

گاز طبیعی نیز مانند سایر سوخت‌هایی که در موتورهای احتراق داخلی به کار گرفته می‌شوند در برابر کوبش دارای مقاومت ویژه‌ای است.

متان عامل اصلی تشکیل دهنده گاز دارای مقاومت کوبش بالایی است ولی گاز طبیعی حاوی عناصر سنگین‌تری نظیر اتان، پروپان و بوتان نیز هست که دارای مقاومت کوبش پایین‌تری هستند. مقاومت در

برابر کوبش سوخته‌های مایع نظیر بنزین را معمولاً با مقیاس اکتان اندازه‌گیری می‌کنند. با افزایش تتراتیل سرب یا سایر افزودنی‌ها می‌توان عدد اکتان بنزین را به بالاتر از ۱۰۰ رساند تا سوخته‌هایی با عدد اکتان ۱۲۰ به دست آید ولی این مقیاس برای گاز طبیعی که معمولاً عدد اکتان بالاتر از ۱۲۰ (حدود ۱۴۰) دارد مناسب نیست به منظور غلبه بر این مشکل شاخص دیگری به نام عدد متان به وجود آمده است در این مقیاس از متان خالص به عنوان سوخت مرجع مقاوم در برابر کوبش و از هیدروژن به عنوان سوخت مرجع حساس به کوبش استفاده می‌شود این مقیاس مناسب سوخته‌های گاز طبیعی است افزودن هر هیدروکربنی به متان عدد متان را کاهش می‌دهد.

در روش تعیین میزان اکتان گاز طبیعی که توسط انسیتیوی تحقیقات گاز (GRI) انجام شد برای متان خالص MON (MOTOR OCTANE NUMBER) حدود ۱۴۰ به دست آمد بیشتر گازهای طبیعی دارای عدد MON در دامنه ۱۱۵ تا ۱۳۰ هستند.

استانداردهای مرتبط با CNG

- ۱- استاندارد ملی ایران به شماره ۵۶۳۶-۱ معادل با ISO ۱۵۵۰۰-۱ تحت عنوان اجرا سیستم سوخت خودرو با گاز طبیعی فشرده - شرایط و تعاریف عمومی
- ۲- استاندارد سوخت خودرو با گاز طبیعی فشرده - اتصالات
- ۳- استاندارد ملی ایران به شماره ۵۷۶۴-۱ معادل با ISO ۱۵۵۰۱-۱ تحت عنوان "سیستم‌های سوخت خودرو با گاز طبیعی فشرده - الزامات ایمنی"
- ۴- استاندارد ECE R۱۱۰ در مورد سیستم‌های گاز سوز

فصل ۷

آزمون نشتی

آزمون نشستی

آزمون باید در دمای محیط و بر روی کلیه خودروهای تبدیل شده انجام شود، نخست سیستم باید در فشار ۱۰ بار با گاز مناسب پر شده و تمام اجزا به مدت ۵ دقیقه از نظر نشستی بررسی گردند. این آزمون باید مجدداً در فشار ۲۰۰ بار نیز تکرار گردد.

اگر مخزن و شیر قبلاً مورد آزمون نشستی قرار گرفته باشند، در هنگام آزمون باید شیر مخزن بسته باشد. در صورت بروز هرگونه نشستی به هنگام پرکردن سیستم در فشار ۱۰ الی ۲۰۰ بار، آزمون باید به سرعت متوقف و نشستی گرفته شود و سیستم دوباره آزمایش شود.

آزمون عملکرد شیر قطع کن اصلی

شیر برقی‌ها (قطع کن‌ها) باید در شرایط زیر در وضعیت بسته قرار گیرند:

- ۱- بسته شدن سوئیچ
 - ۲- زیر بار ماندن و خاموش شدن موتور
 - ۳- در وضعیت کارکردن خودرو با سوخت دیگری به جز گاز طبیعی فشرده
- در تمام این وضعیت‌ها نبایست از مسیر خروجی رگلاتور گاز خارج شود. در صورت خروج گاز مجموعه‌های ذیربط می‌بایست کنترل گردند.

تخلیه CNG از مخازن خودروها مطابق با استاندارد NFPA

۱- تخلیه و یا کاهش فشار مخازن باید فقط توسط پرسنل ماهرو مطابق با روش زیر صورت گیرد که یا گاز خارج شده از مخزن به یک سیستم انتقال دهنده بسته انجام شده و یا توسط روشی ایمن به اتمسفر تهویه گردد.

- ۲- پرسنل انجام دهنده تخلیه مخزن باید عملیات زیر را انجام دهد:
 - جهت جلوگیری از تخلیه الکتریسیته ساکن باید از اتصال زمین استفاده کند.
 - شدت جریان گاز آزاد شده از مخازن از جنس مواد مرکب را باید به مقداری که بزرگتر از مقدار توصیه شده توسط سازنده مخزن نیست، محدود کند.
 - جهت جلوگیری از حرکت مخزن در طی کاهش فشار باید آن را مهار کند.
- ۳- تهویه مستقیم گاز باید از طریق یک لوله تهویه که جریان گاز را به اتمسفر هدایت می‌کند، صورت پذیرد. لوله تهویه باید دارای یک اتصال گازبندی شده با مخزن قبل از شروع تخلیه بوده و کلیه اجزا باید دارای اتصال زمین باشند. لوله تهویه باید دارای اسکاچول ۸۰ (معیاری جهت ضخامت دیواره لوله) و حداقل قطر ۲ اینچ بوده و نباید دارای خصوصیتی باشد که باعث محدود شدن یا مسدود شدن جریان گاز گردد.

فصل ۸

سوختگیری خودرو

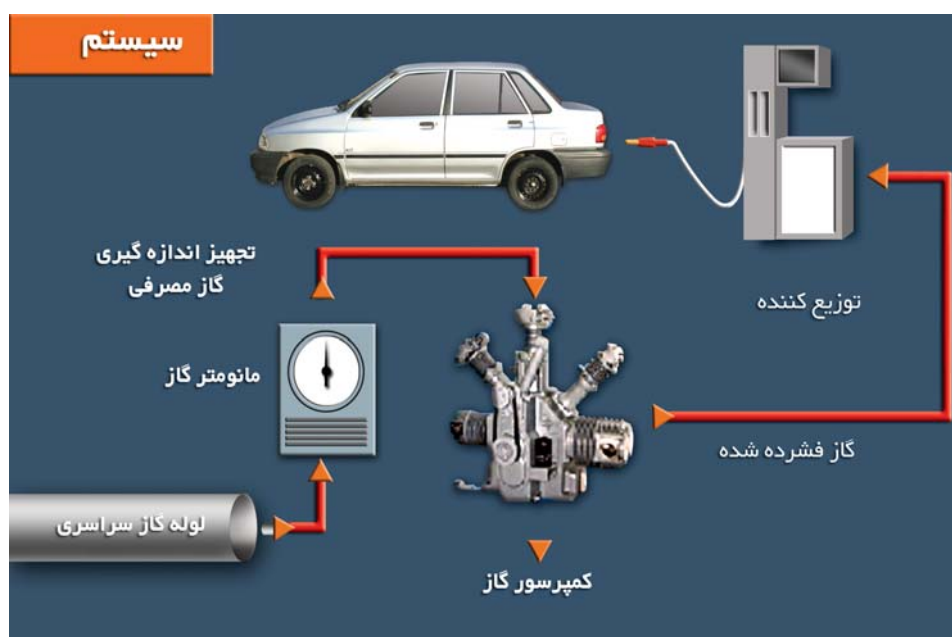
سوختگیری خودرو

باتوجه به زمان لازم برای سوختگیری و همچنین ظرفیت مخزن و هزینه تخصیص یافته برای این کار، سوختگیری خودروهای گازسوز به چهار گروه تقسیم می‌شود:

- ۱- سوختگیری کند (Slow Fill)
- ۲- سوختگیری سریع (Fast Fill)
- ۳- سوختگیری به روش مرکب (Slow & Fast Fill)
- ۴- سوختگیری به روش مادر و دختر (Mother & Daughter)

سوختگیری آهسته یا کند (Slow Fill)

در این روش که مدت زمان سوختگیری خودرو بین ۵ الی ۱۰ ساعت به طول می‌انجامد، کمپرسور متراکم کننده گاز مستقیماً به مخزن خودرو مرتبط شده و آن را پر می‌کند. باتوجه به زمان عنوان شده این روش تنها در پارکینگهای خصوصی و جهت تعداد بسیار محدودی از خودروها امکان‌پذیر می‌باشد.



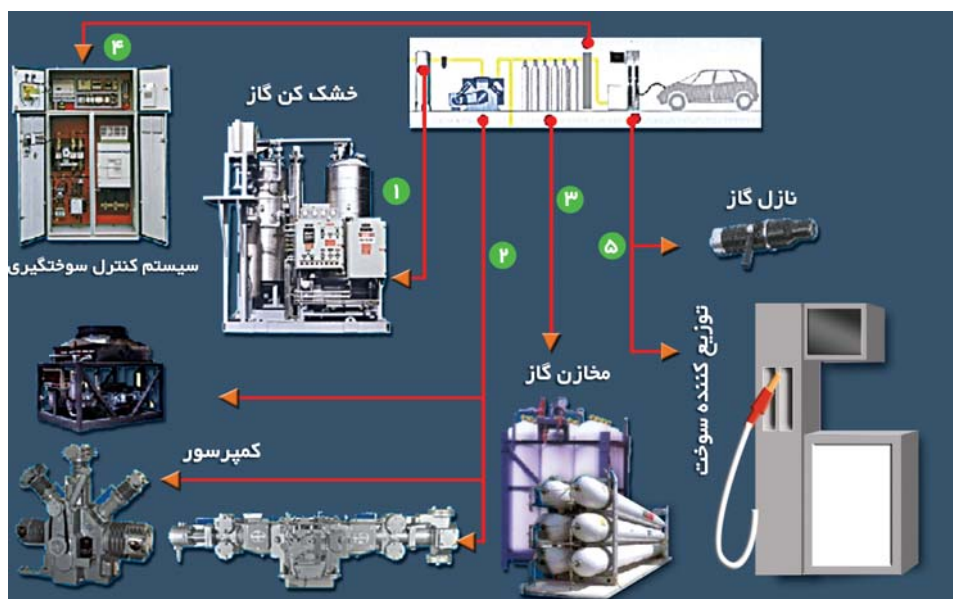
سوختگیری سریع (Fast Fill)

در این روش گاز طبیعی در مخازن تعبیه شده در ایستگاههای سوخت‌رسانی توسط کمپرسور پر می‌شود. از این سیستم در ایستگاههای سوخت‌رسانی بزرگ و معمول در سطح شهر به کار گرفته می‌شود. حداکثر زمان سوخت‌گیری در این روش ۸ دقیقه می‌باشد.

لازم به ذکر است در این نوع ایستگاه‌های از مخازن نگهدارنده کمکی در زمان تقاضای بالای سیستم استفاده می‌شود.



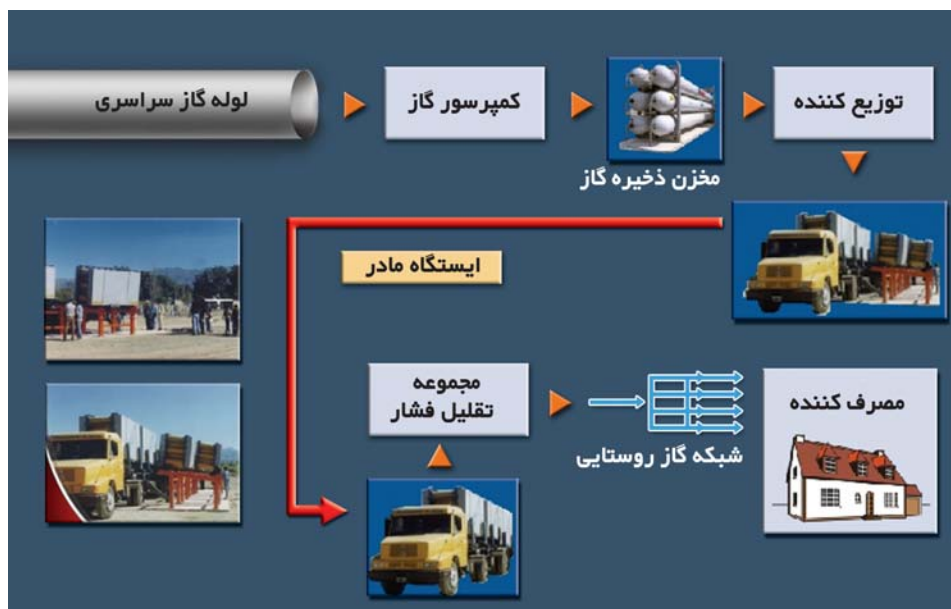
سوختگیری به روش مرکب



در برخی از ایستگاه‌ها، سوختگیری به هر دو روش کند و سریع صورت می‌گیرد، به گونه‌ای که بخشی از ایستگاه برای سوختگیری سریع خودروها و بخشی نیز برای سوختگیری در طول شب به روش کند و آهسته در نظر گرفته می‌شود.

سوختگیری به روش مادر و دختر

این روش در مواردی استفاده می‌گردد که امکان نصب و ایجاد ایستگاه سوختگیری ثابت در منطقه وجود ندارد. به همین منظور یک تریلر با مخازن بزرگ گاز، نقش ایستگاه را بازی می‌کند. مخازن نصب شده روی تریلر در ایستگاه مادر پر شده و برای سوخت در محل‌های مشخص مستقر و سوخت‌رسانی می‌کند.



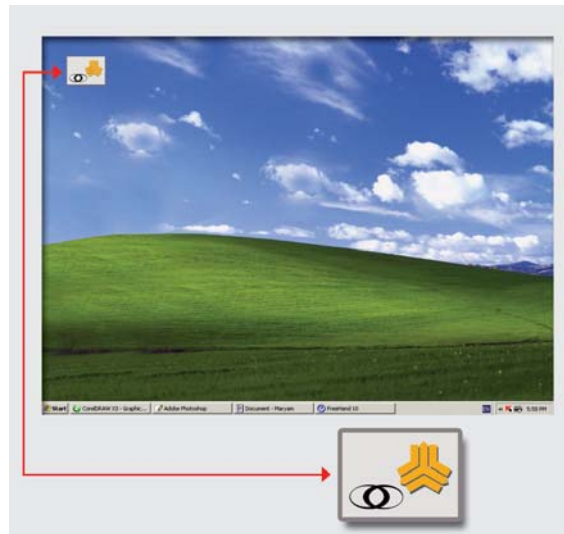
فصل ۹

روش کار با نرم افزار عیب یاب

روش کار با نرم افزار عیب یاب

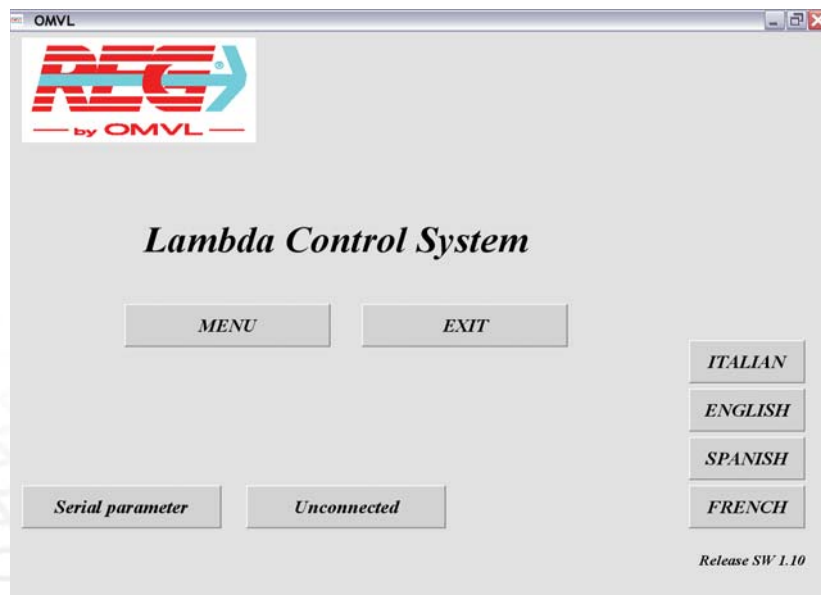
فهرست اصلی

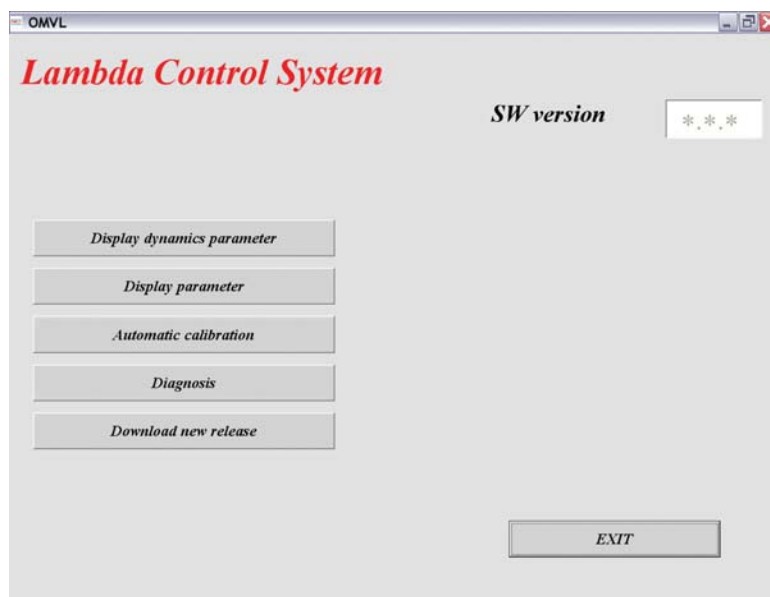
جهت راه اندازی نرم افزار عیب یابی، آیکون (مشخص شده در شکل) را انتخاب و تایید نمایید.



در صفحه نخست برنامه امکانات مختلفی وجود دارد.

- در سمت راست صفحه چهار گزینه انتخاب زبان قرار گرفته که با آن می توان یکی از چهار زبان ایتالیایی، انگلیسی، اسپانیایی، فرانسوی را برای کاربری انتخاب کرد.
- گزینه EXIT برای خروج از برنامه می باشد.
- گزینه Unconnected جهت مشاهده کلیه منوها در وضعیت قطع ارتباط با خودرو می باشد.
- گزینه MENU برای دستیابی به صفحه انتخاب می باشد.





با انتخاب گزینه **MENU** در صفحه نخست، این صفحه ظاهر می‌شود که شامل گزینه‌های زیر است:

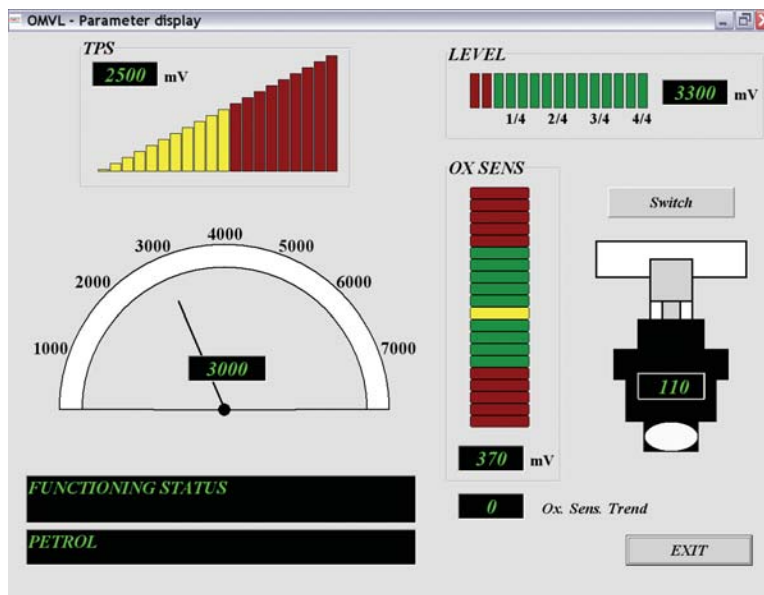
■ **Display Dynamics Parameter**: جهت مشاهده کلیه پارامترها عملکرد

■ **Automatic Calibration**: جهت انجام تنظیم در ناحیه استوکیومتریک

■ **Diagnosis**: مشاهده عیوب

■ **EXIT**: بازگشت به صفحه قبل / یا خط بعدی می‌باشد.

با انتخاب هریک از این گزینه‌ها به ترتیب صفحات بعد را مشاهده خواهید نمود.



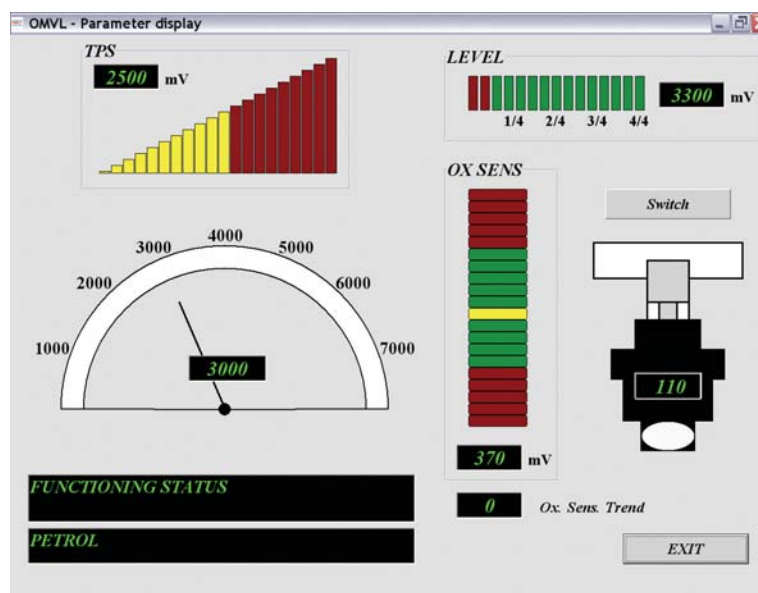
گزینه Display Dynamics Parameter

با انتخاب آیکن Display Dynamics Parameter اطلاعات زیر در اختیار کاربر قرار خواهد گرفت:

- ۱- وضعیت دریچه گاز
- ۲- مقدار گاز داخل مخزن
- ۳- سیگنال ارسالی اکسیژن سنسور
- ۴- وضعیت موتور پله‌ای
- ۵- دور موتور منوها در وضعیت قطع

گزینه Automatic Calibration

با انتخاب آیکون Automatic Calibration صفحه مقابل ظاهر می‌شود. در این صفحه مقادیر مبنای موتور – پله‌ای در شرایط مختلف دور موتور انتخاب و ذخیره می‌شود.



گزینه Diagnosis

با انتخاب آیکون Diagnostic، این صفحه که حاوی تعداد خطاهای ثبت شده در مورد پارامترهایی از جمله اکسیژن سنسور، دریچه گاز و آوانس جرقه می‌باشد را می‌توان مشاهده نمود. ضمناً در صورت لزوم می‌توان تعداد خطاها را پاک نمود.



The screenshot shows the 'OMVL - DIAGNOSIS' window with the following elements:

- DIAGNOSIS** (Title)
- Number of error detected** (Header for the error counts)
- Activation diagnosis TPS:** 0
- Activation diagnosis OX SENS RICH:** 0
- Activation diagnosis OX SENS LEAN:** 0
- Activation diagnosis SPARK ADVANCE:** 0
- RPM:** 0
- Reading mode** (Selected)
- Writing mode** (Button)
- Change** (Button)
- Clear errors** (Button)
- Exit** (Button)