



Józefów, dnia 06.02.2015 r.

### KOMUNIKAT

W związku z pojawiającymi się zapytaniami użytkowników dotyczącymi zjawiska rozcieńczenia olejów paliwem stosowanych w silnikach spalinowych czterosurowych chłodzonych powietrzem do napędu urządzeń będących na wyposażeniu jednostek ochrony przeciwpożarowej w opinii CNBOP-PIB:

- Należy bezwzględnie stosować klasy olejów zalecane przez producenta silnika. Informacje powinny znaleźć się w dokumentacji dostarczonej wraz z urządzeniem.  
Wg klasyfikacji jakościowej API właściwymi do zastosowania w silnikach benzynowych chłodzonych powietrzem są oleje klasy co najmniej API SJ (API SL; API SM; API SN).  
Wg klasy lepkości właściwymi do zastosowania w silnikach benzynowych chłodzonych powietrzem są oleje klasy SAE30 lub SAE 10W-30; SAE 10W-40 (dla urządzeń pracujących również w temperaturach ujemnych).
- Należy przestrzegać instrukcji konserwacji silnika dostarczonej przez producenta.  
Jeśli nie przewidziano inaczej, pierwszą wymianę oleju silnikowego należy przeprowadzić po upływie 30 dni lub przepracowaniu 5 h (w zależności od tego co nastąpi pierwsze). Kolejne wymiany powinny następować cyklicznie raz na pół roku lub po przepracowaniu 50 h (w zależności od tego co nastąpi pierwsze).
- Należy stosować paliwa wysokiej jakości.  
Niektóre benzyny zawierają domieszki alkoholu lub eterów. Informacja o dopuszczalnych zawartościach poszczególnych składników powinna być podana przez producenta w dokumentacji wyrobu.  
Jeśli nie określono inaczej stosować paliwa:
  - zawierające do 10% (objętościowo) etanolu (np. alkohol zbożowy, etylowy),
  - zawierające do 15% (objętościowo) MTBE (eter metylo-tetr-butylowy),
  - zawierające do 5% (objętościowo) metanolu, o ile zawiera również rozpuszczalniki i inhibitory korozji chroniące układ paliwowy.Należy pamiętać, że w przypadku zauważenia jakichkolwiek niepożądanych objawów podczas pracy silnika należy wypróbować paliwo z innej stacji benzynowej lub benzynę innej marki.
- W silnikach wyposażonych w zawór odcinający dopływ paliwa do gaźnika należy po pracy zawór pozostawiać w pozycji „ZAMKNIĘTY”, „OFF” wypracowując całe paliwo znajdujące się w gaźniku (do zgaśnięcia silnika). Jeśli silnik nie posiada takiego zaworu, w miarę możliwości paliwo należy wypracować do samego końca ze zbiornika paliwa.
- W przypadku nie stosowania się do powyższych zaleceń istnieje duże prawdopodobieństwo pogorszenia właściwości smarno – chłodzących oleju w wyniku procesu rozcieńczenia lotnymi



**Centrum Naukowo – Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej  
im. Józefa Tuliszkowskiego – Państwowy Instytut Badawczy**  
ul. Nadwiślańska 213, 05-420 Józefów k/Otwocka  
Telefon. (+48) 22 7693 247 Fax.: (+48) 22 769 33 45 e-mail: [cok@cnbop.pl](mailto:cok@cnbop.pl)

składnikami pochodzącymi z paliw oraz wodą. W konsekwencji może to doprowadzić do przedwczesnego zużycia silnika lub jego uszkodzenia.

- Przypominamy, że uszkodzenia będące wynikiem niewłaściwej obsługi i/lub konserwacji nie są objęte gwarancją producenta.

Z poważaniem  
Pełnomocnik Dyrektora  
ds. Naukowo-Badawczych

*Jacek Zboina*  
bryg. dr inż. Jacek Zboina