



Filtracja w zbiorniku magazynowym paliwa

Ochrona drogich części silnika zaczyna się tutaj

PALIWO

Filtracja w zbiorniku magazynowym ma zasadnicze znaczenie w zapobieganiu uszkodzeniom drogich części silnika

Na etapie zaopatrzenia, który rozpoczyna się wraz z procesami przetwarzania, obejmuje transport i kończy się długookresowym magazynowaniem oleju napędowego, występuje szczególnie duże ryzyko zanieczyszczenia i degradacji paliwa. Badania pokazują, że stosowane dziś paliwo jest niedostatecznie czyste i tylko 43% (!) całej ilości paliwa w światowej dystrybucji spełnia poziom zanieczyszczeń cząstkami 18/16/13, a właśnie takie paliwo powinno trafiać do zbiornika magazynowego. Niespełnienie tej normy może doprowadzić do poważnych uszkodzeń elementów układu paliwowego, ponieważ układ filtracji paliwa zastosowany na silniku nie będzie w stanie osiągnąć docelowej klasy czystości 12/9/6, tj. poziomu poniżej 4000 cząstek o wielkości od 4 μm w górę.



Problemy w zbiorniku magazynowym

W zbiornikach magazynowych gromadzą się grube warstwy lepkiego osadu z paliwa, co może być przyczyną kosztownych problemów. Klienci stosujący zbiorniki magazynowe – zarówno w zastosowaniach drogowych, jak i terenowych – powinni zadbać o to, aby pochodzący z nich olej napędowy do tankowania pojazdów był pozbawiony wody i zanieczyszczeń (tj. pyłu, cząstek wody i asfaltenów). Niedostateczna filtracja paliwa pobieranego ze zbiornika magazynowego powoduje, że szlam i osady dostają się do przewodów paliwowych, gromadzą się na filtrach paliwa, doprowadzając do ich zapchania i pogorszenia parametrów. Jeszcze poważniejszym problemem jest długotrwałe zanieczyszczenie paliwa, które prowadzi do korozji wtryskiwaczy i innych elementów w delikatnych układach wtryskowych.

Fleetguard proponuje rozwiązanie

Aby ograniczyć do minimum zanieczyszczenia w zbiorniku magazynowym, zestaw Fleetguard do filtracji w zbiornikach magazynowych jest skutecznym i oszczędnym sposobem osiągnięcia czystości paliwa zgodnej z normą ISO 4406 zapewniając przy tym ochronę drogich elementów układu paliwowego, pozwala jednocześnie ograniczyć koszty operacyjne i maksymalnie wydłużyć czas sprawności sprzętu. Filtr celulozowy paliwa Fleetguard z głowicą filtra założony w układzie pompy napełniającej to najszybszy sposób uzyskania dobrej jakości paliwa ze zbiornika magazynowego.

Filtry paliwa / Separatory wody

Nr części	Typ	Poziom mikronowy	Prędkość przepływu l/min	Gwint	Średnica zewnętrzna mm	Długość mm
FF5601	Spin-On	10	16	1 1/2" – 16 UNF	129	272
FF5618	Spin-On	25	16	1 1/2" – 16 UNF	129	272
FF5474	Spin-On	5	30	1 1/2" – 16 UNF	129	272
FS1284	Spin-On	10	56	1" – 12 UNF	94	136
FS19745	Spin-On	10	67	1" – 12 UNF	94	220
FS19748	Spin-On	30	67	1" – 12 UNF	94	220
FS19746	Spin-On	10	70	1 3/8" – 12 UNF	94	220
FS19749	Spin-On	30	70	1 3/8" – 12 UNF	94	220
FS19742	Spin-On	10	95	1 1/2" – 16 UNF	94	136
FS19744	Spin-On	30	95	1-1/2-16 UNF	94	136
FS1286	Wkład	30	110	Nie dotyczy	122	230
FF5450	Spin-On	10	150	1 1/2" – 16 UNF	128	279
FS1283	Spin-On	10	113	1 1/2" – 16 UNF	128	279
FS1285	Spin-On	30	150	1 1/2" – 16 UNF	128	279
FF5897	Spin-On	4	246	1 3/4 12 UNF	122	365



Wszystkie filtry i separatory wody są przystosowane wyłącznie do paliwa ULSD, paliwa typu Diesel #2, mieszanin z naftą i mieszanin z biodieslem. Nie nadają się do paliw lotniczych, metanolu jako paliwa i składnika paliwa, etanolu jako paliwa i składnika paliwa, benzyny.

Standardowe głowice filtra paliwa:

Nr części	Rozmiar złącza	Rozmiar gwintu	Prędkość przepływu l/min
HH6943	3/4" NPT	1" – 12 UNF	maks. 67 l/min*
HH6951	1 5/16" NPT	1 1/2" – 16 UNF	maks. 150 l/min*
HH6957	1" NPT	1 1/2" – 16 UNF	maks. 150 l/min*
HH6962	1 1/4" NPT	1 1/2" – 16 UNF	maks. 150 l/min*
HH6967	1 1/2" NPT	1 1/2" – 16 UNF	maks. 150 l/min*
HH6973	1 5/8" NPT	1 1/2" – 16 UNF	maks. 150 l/min*

* Wartość parametru uzależniona od rodzaju stosowanego filtra i ograniczeń w pozostałych częściach układu/instalacji.

Głowice z manometrem różnicowym

Manometr umożliwia dokładną obserwację parametrów ciśnienia w filtrze i informuje o konieczności jego wymiany.

Numer części	Opis	Rozmiar złącza wlot/wylot	Gwint końcówki wkrętnej	Prędkość przepływu l/min
393319100 S	Pojedyncza głowica	1 1/4" NPT	1 1/2" – 16	189
395036500 S	Podwójna głowica	1 1/4" NPT	1 1/2" – 16	378

3929251S = dla powyższych dwóch głowic wymagana specjalna uszczelka serwisowa. Zamawiane osobno.

Rekomendowane konfiguracje

przepływ	Gwint portu paliwowego	Gwinty przejściówki ¹	Głowica	Filtr 30μ	Filtr 10μ
max 67l/min	3/4" NPT	3/4" NPT -3/4" BSP	HH6943	FS19748	FS19745
max 95l/min	1"NPT	1" NPT -1" BSP	HH6957	FS1285	FS1283
max 113l/min	1.1/4"NPT	1.1/4"BSP	HH6962	FS1285	FS1283
max 150l/min	1.1/4"NPT	1.1/4"BSP	HH6962	FS1285	FF5450 *
głowica z manometrem różnicowym					
max 113l/min	1.1/4"NPT	1.1/4" NPT -1" BSP	3933191S	FS1285	FS1283
max 150l/min	1.1/4"NPT	1.1/4" NPT -1" BSP	3933191S	FS1285	FF5450 *

¹ kupowany lokalnie

* bez materiału Hydrosorb



Filtration

Więcej informacji można znaleźć na stronie cumminsfiltration.com

LT36425PL - Rev.1, 4/2019
©Cummins Filtration Inc.