

Для повышения долговечности нижнего пояса блока и предохранения его от коррозии в отверстия блока запрессованы втулки 4 из нержавеющей стали повышенной твердости. Для перетока охлаждающей воды из коллекторов 10 к втулкам цилиндров и предохранения блока от коррозии установлены втулки 14 из нержавеющей стали. Вода к коллекторам блока поступает через привод насосов по проставкам с уплотнительными кольцами. В нижней части боковых продольных листов блока 19 против каждого цилиндра под трубой водяного коллектора имеются отверстия для контроля герметичности полости охлаждения втулки цилиндра.

Проставок 8, по которому подводится воздух из ресивера к впускным клапанам крышки цилиндра, состоит из колец, обечайки и болтов. При заворачивании болтов кольца раздвигаются и уплотняют стыки между ресивером и проставком, и крышкой цилиндра.

В отверстия, образованные стойками блока и подвесками, установлены вкладыши 16 коренных подшипников. На девятой стойке и подвеске предусмотрены полукольца упорного подшипника препятствующие перемещению коленчатого вала в осевом направлении.

В торцовом листе имеется отверстие, по которому масло подводится в центральный масляный канал в, откуда по каналам б в стойках блока поступает на смазывание коренных подшипников. К десятому коренному подшипнику масло поступает из полости коленчатого вала. По каналу а масло идет на смазывание приводов насосов. Трубки д предназначены для слива масла из крышек цилиндров в картер дизеля.

Масло, скопившееся в ресивере, сливается в полость рамы.

Доступ в картер дизеля обеспечивается через люки, закрытые крышками 12. С правой стороны блока крышки имеют предохранительные клапаны 11, которые открываются в аварийных случаях при повышении давления в картере дизеля более 0,5 кгс/см².

7. НЕИСПРАВНОСТИ БЛОКА ДИЗЕЛЯ

Охлаждение втулок в сухих блоках осуществляется водой между втулкой и рубашкой, нагретой на втулку. В мокрых блоках наблюдаются кавитационные разрушения стенок блока и уплотнительных колец втулок. В сухих и мокрых блоках цилиндров в процессе эксплуатации появляются трещины, свищи, вытяжка шпилек и болтов крепление подвесок коренных подшипников коленчатого вала. Трещины в блоке могут появляться вследствие гидроударов при пуске дизеля и от сильной затяжки цилиндрических крышек, превышающих нормы, установленные заводом.

Отклонение от прямолинейности или плоскостности опорных платиков поддизельной рамы устраняются шлифованием или шабрением.

Соосность постелей под вкладыши коренных подшипников восстанавливается расточкой всех постелей в сборке с крышками под больший размер подшипников; при незначительных местных отклонениях допускается исправление шабрением или наращиванием металла.

8. РЕМОНТ БЛОКА ДИЗЕЛЯ

В процессе текущих ремонтов проверяют крепление болтов и шпилек, визуальным осмотром выявляют трещины в блоке цилиндров, поддизельной раме и картере. При заводских ремонтах эти сборочные единицы дизеля после обмывки и очистки подвергают дефектоскопии с целью обнаружению трещин.

Обнаруженные трещины заваривают по специально разработанной технологии.