

подшипников по отверстиям в коренных шейках а коленчатого вала поступает на смазывание шатунных подшипников. К десятому коренному подшипнику масло подводится из полости, которая соединена сверлением с наружной поверхностью девятой коренной шейки.

Полость закрыта заглушкой. Масло на смазывание шлицев шлицевой втулки подводится от первой коренной шейки по внутренней полости коленчатого вала.



Рис.16(а). Коленчатый вал из легированной стали

На дизелях 1А-5Д49 исп.2 коленчатый вал изготовлен из легированной стали (см. рис.10 и 16а). Шейки коленчатого вала азотированы, галтели накатаны, что соответственно обеспечивает повышение износостойкости и усталостной прочности вала. Для лучшей балансировки на всех щеках коленчатого вала имеются противовесы, прикрепленные к валу шпильками, шайбами и гайками. На передний фланец устанавливают комбинированный антивибратор.

Масло из коренных подшипников по отверстиям в коренных шейках

Коленчатого вала поступает к соседним шатунным шейкам (т.е. от второй коренной шейки масло по наклонным каналам в щеках подается к первой и второй шатунным шейкам и т.д.) на смазывание шатунных подшипников. Диаметр шатунных шеек 190 мм. В остальном конструкция стального коленчатого вала аналогична конструкции чугунного коленчатого вала.

14. НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

В условиях эксплуатации высокие знакопеременные нагрузки от изгиба и крутильных колебаний могут привести к излому вала. Этому также способствуют дефекты, которые нередко возникают при изготовлении вала (литейные или возникшие при механической обработке). Повышенные механические напряжения в вале могут появляться в результате нарушения его уравновешенности, а также при неправильной регулировке антивибратора или износе его грузов и пальцев. Задиры шеек вала может произойти в результате ухудшения подачи на их поверхность масла, его разжижения или попадания в масло воды. При неправильной укладке вала в