

Он состоит из подвижного кронштейна 2, установленного на оси неподвижного кронштейна 1 и имеющего возможность поворачиваться на ней для ввода в зацепление червяка 4 с зубчатым венцом ведущего диска дизель - генераторной муфты.

Вал 5 червяка установлен на бронзовых втулках. Кронштейн 2 застопорен штырем 6 и от произвольного включения удерживается пружинами.

В отключенном положении кронштейн с валом и червяком устанавливается в верхнее положение рукояткой 7 и стопорится штырем 6. Конец штыря 6 нажимает кнопку блокировочного переключателя 3 (105) цепи пусковой системы дизеля, замыкает его контакты, обеспечивая возможность пуска дизеля. В рабочем положении штырь не замыкает контакты переключателя, цепь разомкнута и дизель не может быть пущен.

Введя червяк 4 в зацепление с зубчатым венцом диска муфты и фиксируя тем же штырем 6 кронштейн 2, проворачивают коленчатый вал ключом, установленным на шестигранную головку вала 5.

21. КОРЕННЫЕ ПОДШИПНИКИ ДИЗЕЛЯ 2А-5Д49

Коренные подшипники являются опорами коленчатого вала.

Коренный подшипник (рис.20.) дизеля 2А-5Д49 состоит из верхнего 1 и нижнего 2 стальных вкладышей толщиной 7,4 мм, залитых тонким слоем свинцовистой бронзы, на которую нанесено гальваническое трехкомпонентное покрытие: сплав олова, свинца и меди. Верхний и нижний вкладыши не взаимозаменяемы. Верхний вкладыш, уложенный в постель блока, на рабочей поверхности имеет канавку и отверстия, через которые поступает масло из канала в стойке блока цилиндров в подшипник. Рабочие поверхности вкладышей имеют цилиндрическую расточку. Нижний вкладыш, уложенный в подвесках, в районе стыка имеет карманы, которые служат для поступления смазки к трущимся поверхностям и для непрерывной подачи масла к шатунным подшипникам и поршню.

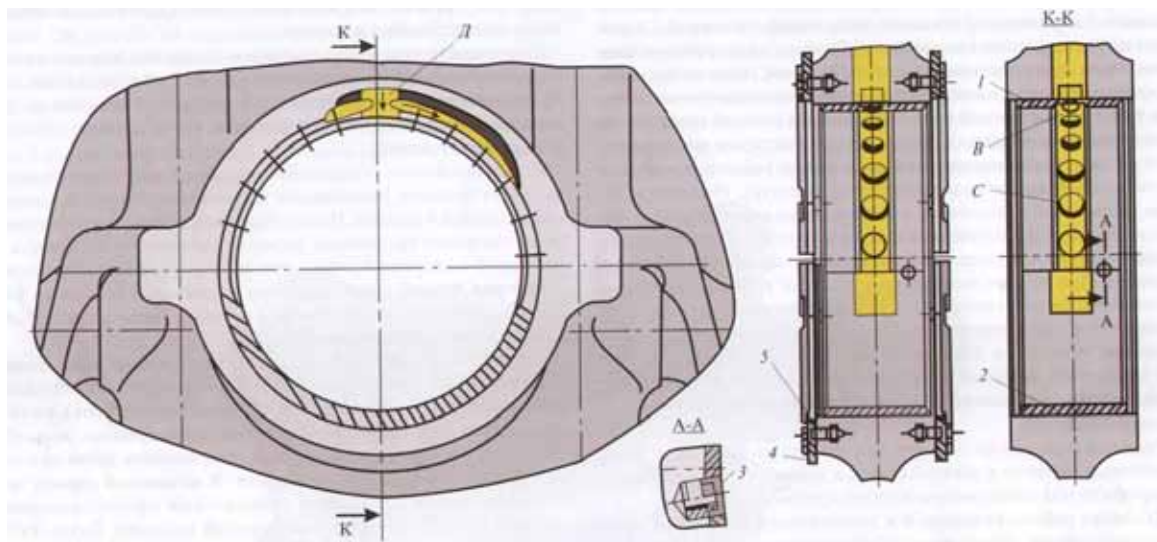


Рис.20. Коренной подшипник:

1,2 – верхний и нижний вкладыши; 3 – штифт; 4 – полукольцо упорного подшипника; 5 – винт; В – канавка для протока масла; Д – канал в блоке цилиндров для подвода масла к подшипнику

Прилегание вкладышей к постели всей поверхностью обеспечивается постановкой их с гарантированным натягом. Значение натяга в миллиметрах, измеренного в специальном приспособлении, указано на боковой поверхности вкладыша. Положение верхнего и нижнего вкладышей фиксируется штифтом, запрессованным в подвеску (для предотвращения их проворота и осевого смещения).