

Через открывшееся В воздух выходит из улитки турбокомпрессора наружу.

От одновременного прекращения подачи в цилиндры топлива и воздуха дизель снижает частоту вращения вала и останавливается. Исключение «разнос» дизеля при переходе от работы на топливе к работе на масле.

85. СИСТЕМА ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА

Система вентиляции картера (рис.73.) создает разрежение в картере дизеля путем отсоса газов турбокомпрессором. Разрежение предотвращает вытекание масла и просачивание газов через зазоры у валов, выходящих наружу, а также через неплотности в соединениях.

Система вентиляции состоит из трубопроводов, маслоотделительного бачка, управляемой заслонки и дифференциального манометра. Газы отсасываются из картера и лотка по трубам через маслоотделительный бачок, а затем поступают по трубе во всасывающую полость турбокомпрессора.

Управляемая заслонка обеспечивает разрежение в картере дизеля в заданных пределах. При повышении частоты вращения коленчатого вала дизеля и, следовательно, увеличении давления воды, действующей на мембрану 3, заслонка 16 поворачивается против часовой стрелки, уменьшая проходное сечение трубы, а при уменьшении частоты вращения заслонка поворачивается по часовой стрелке и увеличивает проходное сечение.

Это позволяет поддерживать необходимый диапазон разрежения в картере при работе по тепловозной характеристике и на холостом ходу.

Измерительным элементом узла является мембрана 3, к которой через отверстие в кране 6 и полость Г корпуса 2 под давлением подводится вода из водяной системы дизеля. К мембране прикреплен шток 5, в который упирается тяга 9. В тягу 9 ввернута тяга 10, связанная шарнирным соединением с рычагом 11, закрепленным на валике 13. Пружина 26 связывает рычаг 11 с корпусом 1. Перемещение мембраны 3 передается заслонке 16, закрепленной в прорези валика 13. Начало поворота заслонки зависит от натяжения пружины 26, а натяжения изменяется вво-

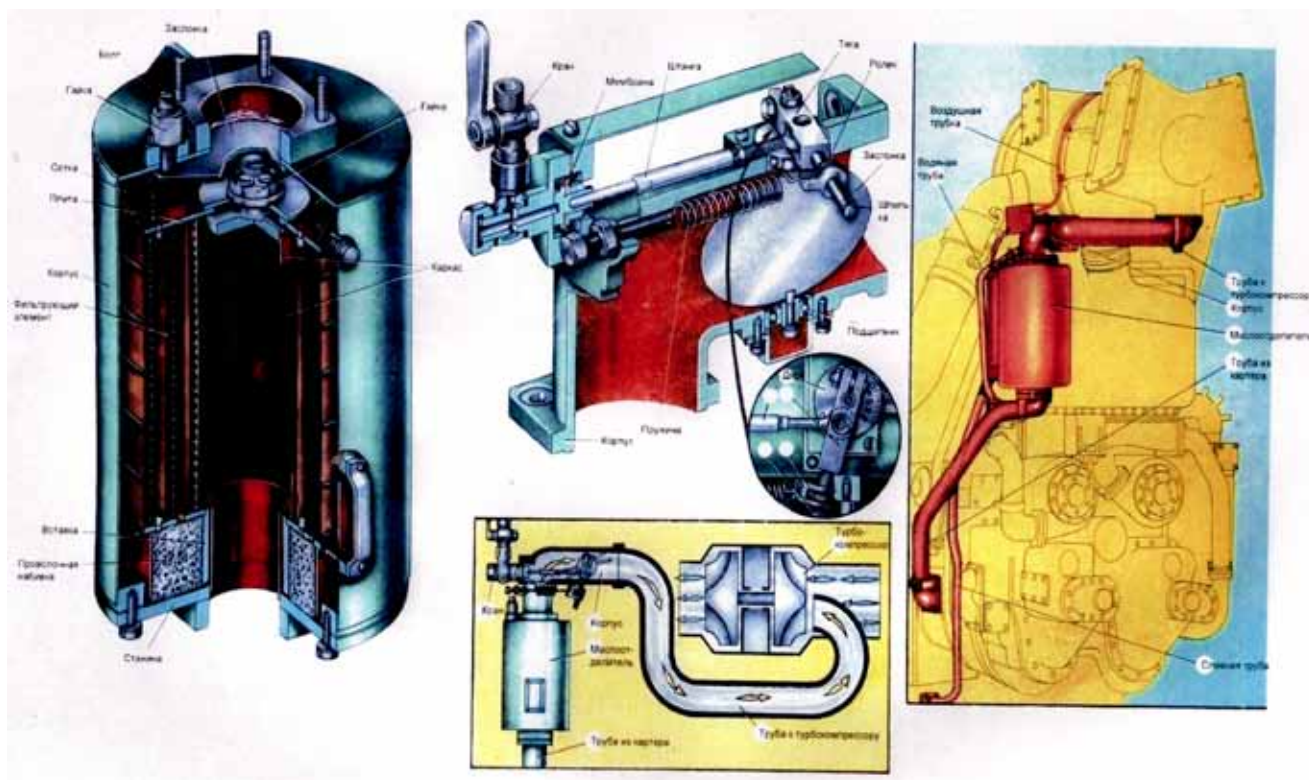


Рис.73. Система вентиляции картера дизеля Д49