

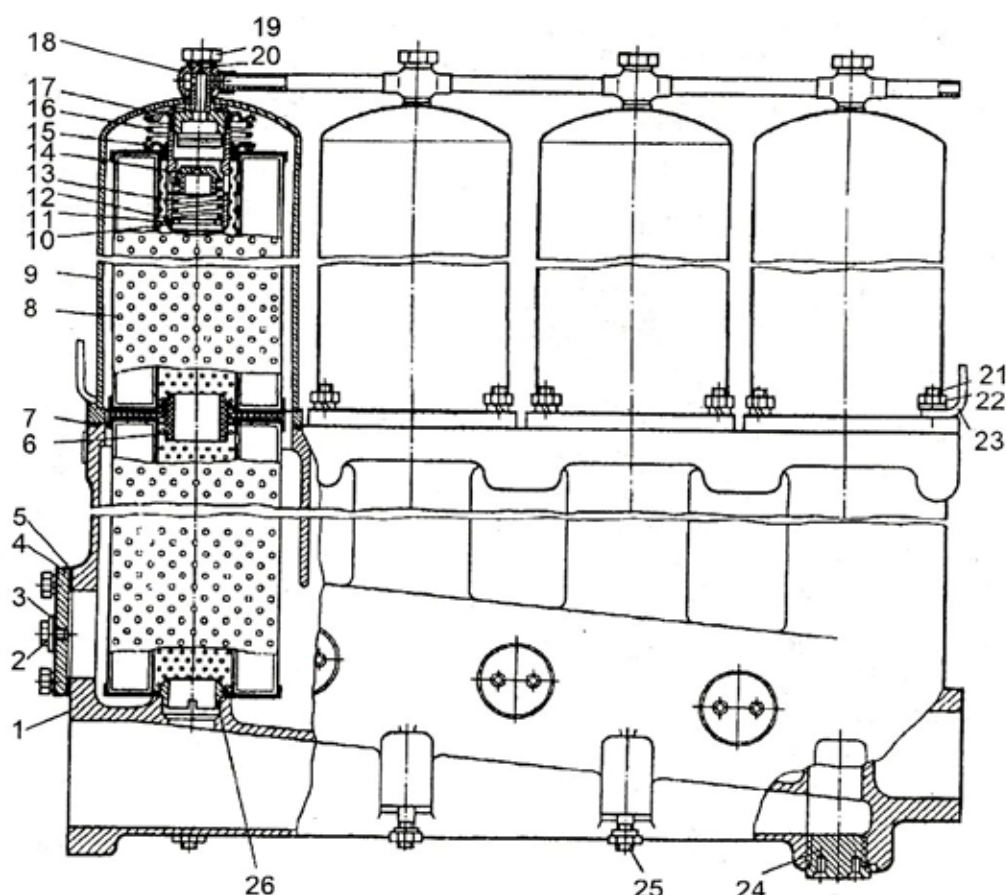


Рис.81. Фильтр масла полнопоточный:

1 – основание корпуса; 2 – стакан; 3 – уплотнительное кольцо; 4 – опора; 5 – корпус; 6 – фильтрующий элемент; 7 – перепускной клапан; 8 – пружина; 9 – труба

нительный клапан 14, который при повышении давления перепускает избыток масла в полость всасывания.

К подшипникам масло поступает из нагнетательной полости по каналам в корпусе. Зазоры в подшипниках: установочный 0,06 – 0,102 мм. Допускаемый 0,15мм.

При установке шестерен радиальный зазор между корпусом и зубьями от 0,065 до 0,140мм, торцовый зазор от 0,10 до 0,20мм.

Фильтр масла центробежный. Ротор фильтра (рис.80) вращается на оси 2.

В крышке 4 ротора установлены два сопла 15 и два отбойника 14. Опорами ротора служат бронзовые втулки 6 и 13, запрессованные в корпус и крышку ротора, а также упорный подшипник 3, воспринимающий нагрузку от массы ротора и зафиксированный на оси пружинным кольцом 5. В колпаке 8 запрессована втулка 11, служащая опорой для верхнего конца оси. Внутренняя стенка корпуса ротора покрыта бумажной прокладкой 10, что облегчает удаление отложений продуктов износа из масла при очистке фильтра.

К колпаку прикреплен кронштейн 1, где размещен запорно - регулировочный клапан, автоматически отключающий фильтр при падении масла ниже 0,25 МПа, а также предназначенный для ручного отключения фильтра.

Масло подается в фильтр через канал в кронштейне, запорно – регулировочный клапан и отверстия в оси. Пройдя между отбойником 14 и осью 2 по каналу в крышке, масло поступает к соплам 15. Вытекая из сопел, масло развивает реактивную силу, заставляющую ротор вращаться. Под действием центробежных сил механические примеси и другие включения оседают на прокладке 10. Чистое масло стекает через окна в кронштейне в раму дизеля.