

Для перехода от ручного управления к дистанционному необходимо установить рычаг 45 в положение холостого хода и снять его; рукоятку установить в положение «Стоп», включить масляный насос, нажав кнопку 1 (см. рис. 52), и держать 8—10 с до установки поршня 3 (см. рис. 55) servомотора в нейтральное положение, затем соединить полушфту 49 (см. рис. 48) с втулкой 7 (см. рис. 55) servомотора и закрепить ее на валике 52 (рис. 48) двумя болтами 51 и стопорным винтом 50. Отрегулировать положение включателей сигнальных ламп перемещением их по пазам. Проверить переключение реверс-редуктора при неработающем дизеле.

Муфта сцепления

Муфта сцепления (рис. 57) предназначена для передачи крутящего момента на приводной механизм, для разъединения коленчатого вала и вала приводного механизма в процессе пуска, прогрева и работы дизеля на холостом ходу. Муфтой сцепления оборудуют дизели, предназначенные для привода двигателей водометных судов, различного вида насосов и других механизмов. Для дизелей без наддува муфты сцепления выпускают с крутящим моментом 392 Н·м (40 кгс·м), а для дизелей с наддувом — 686 Н·м (70 кгс·м). Отличаются муфты размерами фрикционной части, соединением выходного фланца с валом муфты (шпоночное и шпильное), а также различной конструкцией установки опорного подшипника вала муфты со стороны маховика.

В муфте сцепления дизелей К-166-1, К-366, К-366М и К-270 шарикоподшипник переднего конца вала установлен во фланце, закрепленном на маховике.

Механизм муфты смонтирован в литом корпусе 26, который прикреплен к кожуху маховика болтами. Барабан муфты, в свою очередь, прикреплен болтами к маховику. Таким образом, барабан, промежуточный и средний диски вращаются вместе с маховиком дизеля.

Сцепление вала муфты с коленчатым валом дизеля происходит при прижатии диска 23 трения средним диском 24 к барабану 19. Муфта сцепления включается при помощи нажимных устройств 5, кулачков 4 и тяг 1 при повороте рычага включения в сторону дизеля.

При повороте рычага в обратную сторону соединение вала муфты с коленчатым валом нарушается.

Включение и выключение муфты нужно производить до полного упора, без остановки; это позволяет избежать пробуксовки диска трения и предохраняет его от быстрого износа.

Частота вращения коленчатого вала дизеля при включении муфты сцепления должна находиться в пределах 600—700 об/мин. Подшипники смазывают при помощи масленки 10, которая установлена на наружной крышке 11. Для смазки сферического

подшипника в валу 7 предусмотрены радиальные и продольные отверстия, по которым подается смазка. От вытекания смазки наружный подшипник уплотнен с двух сторон резиновыми манжетами, которые монтируют в средней 8 и наружной 11 крышках.

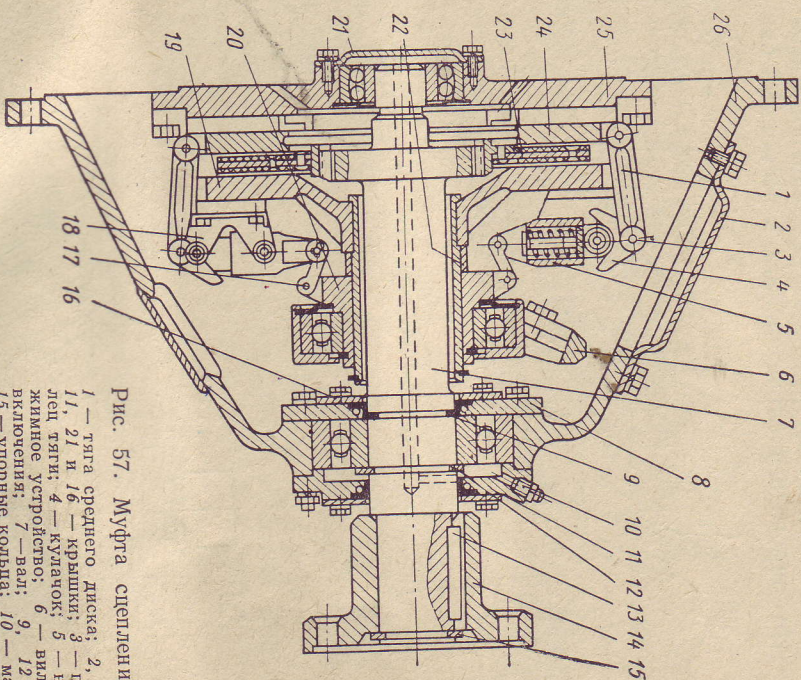


Рис. 57. Муфта сцепления:

- 1 — тяга среднего диска; 2, 8, 11, 21 и 16 — крышки; 3 — палец тяги; 4 — кулачок; 5 — нажимное устройство; 6 — вилка включения; 7 — вал; 9, 12 и 15 — упорные кольца; 10 — масленка; 13 — шпонка; 14 — полушфту; 17 — палец; 18 — кронштейн; 19 — барабан; 20 — каретка; 21 — гайка; 22 — упорная втулка; 23 — диск трения; 24 — средний диск; 25 — промежуточный фланец; 26 — корпус муфты

Фрикционная часть муфты сцепления собрана в основном из деталей реверс-редуктора РРП-40 для дизелей 80—90 л. с., а для дизелей с наддувом — из деталей реверс-редуктора РРП-70.

СИСТЕМЫ

Топливная система

Топливная система (рис. 58, а и б) обеспечивает регулируемый впрыск в требуемой последовательности определенных порций топлива под высоким давлением в камеру сгорания дизеля и распыление его на мельчайшие частицы.