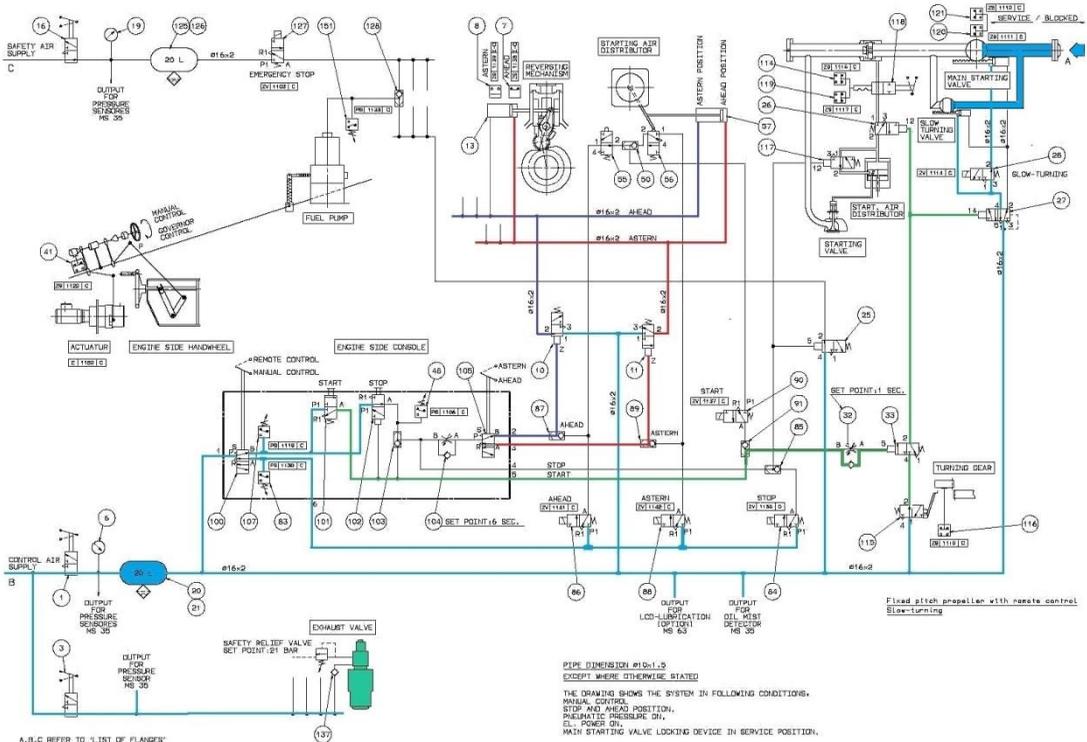


# Пуско-реверсивная система двигателя 6L42MC.

Пуск и остановка двигателя 6L42MC осуществляется также же, как и у двигателя 6S26MC.

## РЕВЕРС ДВИГАТЕЛЯ.

Реверс двигателя 6L42MC заключается в реверсировании воздухораспределителя и ТНВД. Привод выпускных клапанов не реверсируется. Реверсирование воздухораспределителя осуществляется для того, чтобы направить пусковой воздух в



тот цилиндр, который находится на такте расширения для нового направления вращения двигателя. Реверсирование воздухораспределителя выполняется пневмоцилиндром,

который перемещает пусковые кулачки в осевом направлении, чтобы задействовать комплект кулачков, который соответствует направлению вращения, заданному командой. Реверсирование ТНВД производится перемещением ролика приводного механизма каждого цилиндра. Звено, соединяющее толкатель и ролик, имеет реверсивный рычаг, на верхнем конце которого установлен палец. Палец передвигается в направляющей реверса, присоединенной к пневмоцилиндру. Звено является самостопорящимся как в положении «Вперед», так и «Назад», без помощи внешних сил. Каждый цилиндр реверсируется отдельно, и реверсивный механизм приводится в действие сжатым воздухом

Реверс нормально производится при остановленном двигателе. При реверсе с местного поста управления нужно перевести клапан 105. При этом воздух через клапан через селективный клапан 87(89) поступит к пневмоуправляемому клапану 10(11). Клапан переместится и откроет доступ воздуха к сервомоторам реверса воздухораспределителя (57) и привода ТНВД (13). При реверсе из ЦПУ(ДУ) или с Мостика(ДАУ) работают электроуправляемые клапаны 86(88). Кроме того воздух поступает к клапанам 55(56). Клапаны 55(56) переключаются лишь в том случае, если завершится реверс воздухораспределителя. По завершении реверса воздухораспределителя воздух поступает через селективный клапан к клапану пуска 90 и далее через селективный клапан 91 и обратный клапан без номера воздействует на клапан управления пуском 33. Клапан управления пуском перемещается и открывает доступ воздуху к клапанам управляющим ГПК 27 и воздухораспределителем 26. Однако, это произойдет, если ВПУ разобщено. В противном случае клапан 115 перекроет доступ воздуха к клапану управления пуском. Клапаны управляющие ГПК 27 и воздухораспределителем 26 подадут воздух на открытие ГПК и к воздухораспределителю соответственно. Однако если подано питание на клапан 28, то воздух поступит только на открытие клапана медленного проворота. По окончании медленного проворота питание с клапана 28 снимается и воздух поступает на открытие главного пускового клапана. Переместившийся клапан 26 пропустит воздух к воздухораспределителю. Так как

последняя операция была остановка двигателя, то клапан 84 «Стоп» находится под напряжением, подавая управляющий импульс на клапан управления воздухораспределителем 117. Воздух, прошедший через этот клапан прижмет золотники к их кулачным шайбам, и тот золотник, который окажется над выемкой шайбы, переместится в крайнее нижнее положение и откроет доступ управляющего воздуха к соответствующему пусковому клапану и откроет его. Воздух поступит в цилиндр и начнется раскручивание двигателя. Кроме того воздух от клапана 84 поступит на управление клапан 25. Воздух, пройдя клапан 25, поступит к устройству остановки топливораспределительных коробок. Поэтому во время раскручивания двигателя на воздухе топливо подаваться не будет. По достижении двигателем пусковых оборотов снимется напряжение с клапанов 90 «Старт» и 84 «Стоп». Через клапан 33 управляющий воздух клапанов 27 и 26 стравится в атмосферу. Клапан 27 переместиться вправо и стравит воздух на закрытие ГПК и клапан медленного проворота. Клапан 26 перекроет подачу воздуха к воздухораспределителю. Оставшийся в нем воздух стравится в атмосферу. Воздух из устройства остановки стравится через клапан 25. Вследствие чего произойдет подача топлива в цилиндры, и двигатель начнет работать на топливе.