

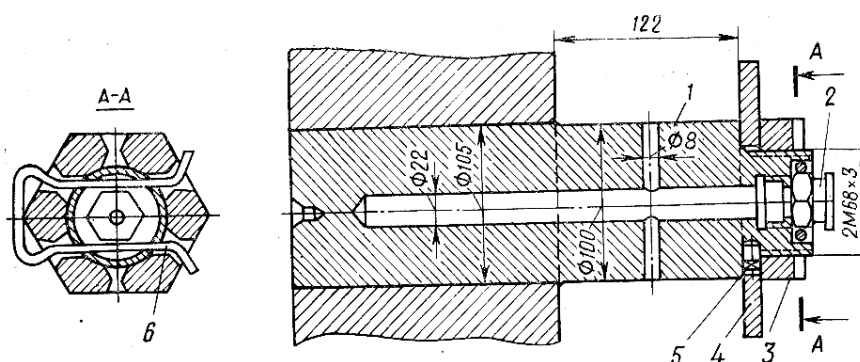


Рис. 224. Палец сцепной колёсной пары паровоза Л:
1 – палец; 2 – масленка; 3 – гайка; 4 – шайба; 5 – штифт; 6 – шплинт

Палец ведущей колёсной пары паровоза (рис. 225) имеет три части различного диаметра: *а* – подступичная часть под запрессовку в колёсный центр; *б* – шейка центрового дышла и *в* – шейка поршневого дышла. Для уменьшения веса пальца внутри него сделано центральное сверление.

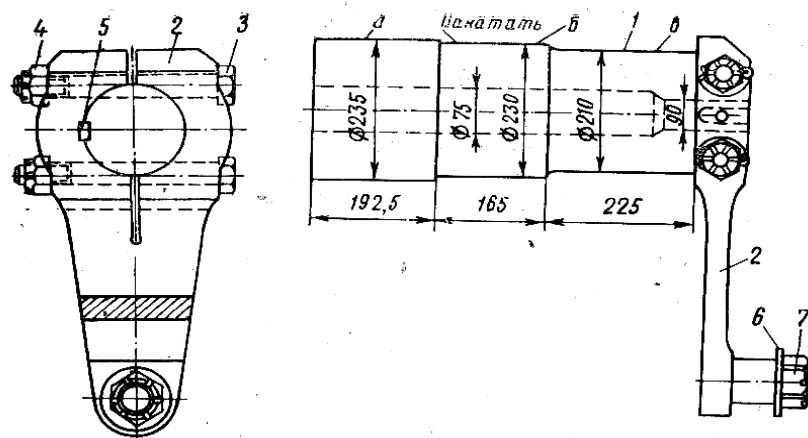


Рис. 225. Палец ведущей колёсной пары паровоза:
1 – палец кривошипа; 2 – контркривошип; 3 – болт; 4, 7 – корончатые гайки;
5 – шпонка; 6 – шайба

Палец 1 имеет хвостовик, на котором насажен съёмный контркривошип 2, закрепленный на хвостовике пальца двумя болтами 3 с корончатой гайкой 4. Кроме того, для надёжности соединения поставлена шпонка. Контркривошип имеет палец для головки кулисной тяги, которая удерживается шайбой 6 и корончатой гайкой 7.

Дышловые подшипники паровозов Л, ЛВ, Е^м, ПЗ6 смазывают через пальцы кривошипов. Для этого в пальце (см. рис. 225) просверлено отверстие, в котором через масленку 2, ввернутую в торец пальца, запрессовывают твердую смазку. При нагревании подшипника смазка становится более жидкой и выходит через радиальные отверстия на поверхность шейки. Подобный способ подачи смазки предусмотрен и в пальце ведущей оси (см. рис. 222).

Чтобы определить, какое колесо является правым и какое левым, необходимо колёсную пару установить так, чтобы палец кривошипа (безразлично, правой или левой стороны) находился в нижнем вертикальном положении, тогда по расположению щеки, а