

поверхности) сделаны небольшие скосы, так называемые холодильники, которые необходимы для образования масляного клина и лучшей подачи смазки на поверхность трения.

Вдоль шейки оси подшипник имеет разбег 0,5 мм. В эксплуатации увеличение этого разбега может быть не свыше 5 мм. У некоторых паровозов для лучшего вписывания в кривые участки пути отдельные оси имеют значительно большие разбеги. Достигающие 20-25 мм.

Для сокращения расхода цветных металлов приведены конструктивные разработки по замене в буксовых узлах некоторых бронзовых деталей стальными армированными и пластмассовыми. Уже отмечено, что в унифицированных буксах основных серий паровозов предусмотрено изготовление стальных корпусов подшипников, армированных бронзой.

Торцовые шайбы букс также изготавливают стальными, армированными бронзой или сплавом ЦАМ 9-1,5. Для удержания армировки на лицевой стороне стальной шайбы делают концентрические проточки – пазы в форме ласточкиного хвоста. На внутренней поверхности стального корпуса подшипника также делают подобные кольцевые или винтовые проточки.

В результате проведенных испытаний удалось внедрить на паровозах **СО** и **Э** (при очередном заводском и подъемочном ремонтах) торцовые шайбы из пластмассы – древеснопрессованной крошки (ДПК) с винтовым креплением. Испытывался также клеевой метод крепления торцовых шайб взамен винтового. Вес пластмассовой торцовой шайбы в 5-7 раз меньше металлической шайбы.

Изготавливали также опытные наличники букс паровозов **Л** и **ЛВ** вместо бронзы из пластмассы ДПК как с винтовым, так и клеевым креплением.

В прошедшее время подвижной состав железных дорог все шире оборудовали роликовыми подшипниками, применение которых уменьшает сопротивление движению, особенно при трогании с места, сокращало расход цветного металла и смазки, увеличивало срок службы и надёжность работы ходовых частей, сокращало расходы на ремонт и эксплуатацию экипажной части. Роликовыми подшипниками оборудовали паровозы **ПЗ6**, а также небольшие партии паровозов **Л** и **ЛВ**.

На рис. 229 показана роликовая букса движущей оси пассажирского паровоза **ПЗ6**.

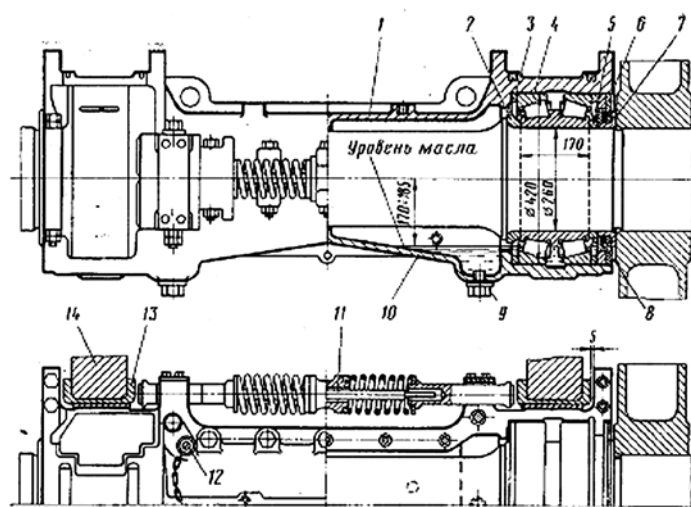


Рис. 229. Роликовая букса паровоза ПЗ6:

- 1 – верхняя часть корпуса; 2 – кольцо упорное; 3 – кольцо регулировочное;
- 4 – подшипник роликовый; 5 – кольцо маслоотбойное; 6 – кольцо лабиринтное;
- 7 – втулка лабиринтная; 8 – кольцо уплотнительное; 9, 12 – пробки;
- 10 – нижняя часть корпуса; 11 – устройство возвращающее; 13 – накладка; 14 – рама