

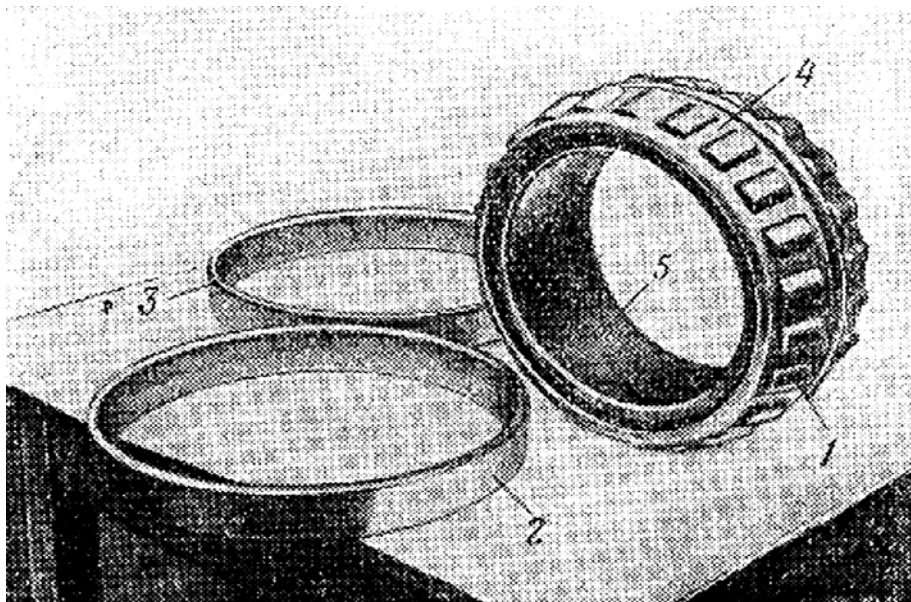


Рис. 230. Общий вид роликового подшипника:
1 – ролик; 2, 3 – наружные кольца; 4 – сепаратор; 5 – кольцо внутреннее

Для получения в роликоподшипнике чистого качения необходимо, чтобы при упоре роликов в базовый торец внутреннего кольца 5 его поверхность и коническая поверхность роликов точно совпадали и чтобы вершины колёс и всех роликов пересекались в одной общей точке на оси подшипника.

Централизованное смазывание букс. Практика эксплуатации паровозов показала, что подвод масла под давлением непосредственно на поверхность трения значительно повышает срок службы деталей, исключает случаи задира рабочих поверхностей и обеспечивает постоянство масляного слоя. Поэтому у паровозов серии Л наряду с фитильной смазкой применено централизованное смазывание буксовых подшипников, схема которого показана на рис. 231. От пресс-маслёнки 1, установленной с левой стороны паровоза, по 12-ти маслопроводам, заключённым в металлический кожух 2, масло нагнетается непосредственно на поверхности трения буксовых подшипников, по маслопроводам 5 и 6 – к буксам первой сцепной оси и по маслопроводам 7-14 – к остальным буксам.

Для прогрева масла внутри кожуха 2, где проложены маслопроводы, поставлена прогревательная труба 15, по которой протекает пар, обогревающий правую пресс-маслёнку. Через трубку 16 пар отводится в атмосферу.

Конструкция штуцеров фитильных маслёнок дает возможность при необходимости перевести буксы на фитильную смазку. Для этого в штуцер ввёртывают смазочную трубочку с фитилём. При обратном переводе букс на централизованное смазывание трубочку с фитилём вывёртывают, а вместо неё ставят заглушку.

Из приведённой схемы видно, что масло к каждой точке смазывания подводится по самостоятельному маслопроводу, обслуживаемому отдельным насосиком пресс-маслёнки.