

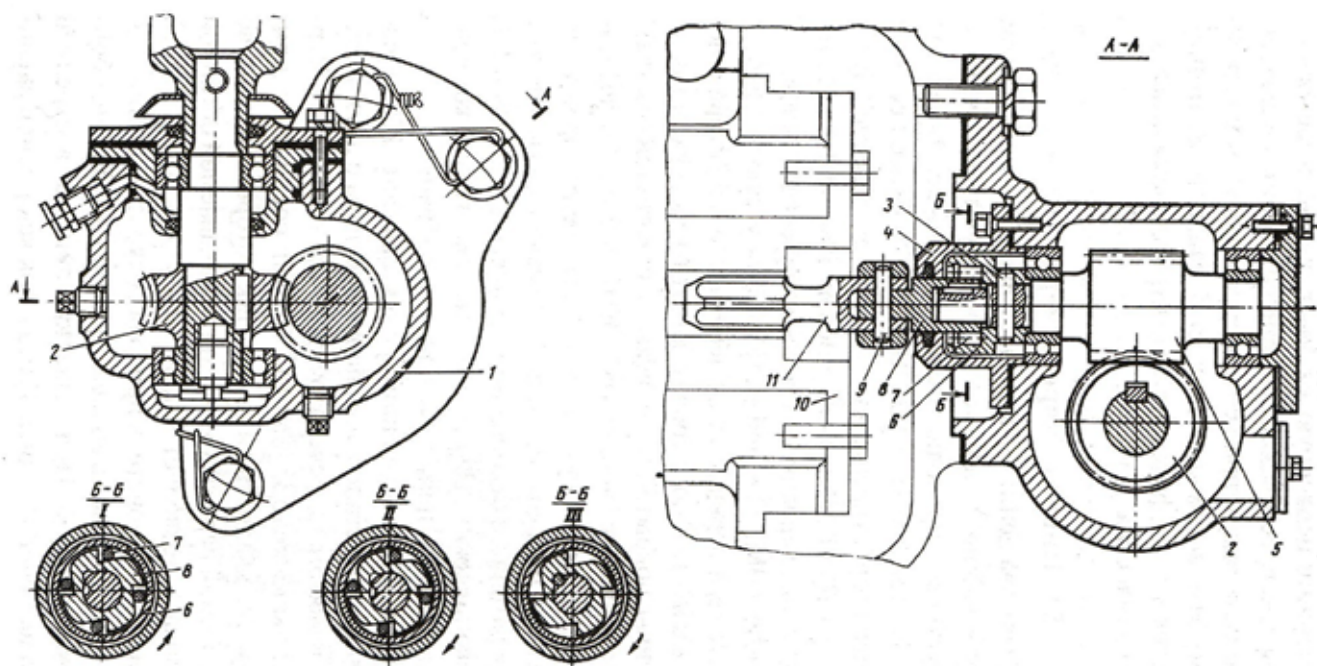


Рис.103. Червячный редуктор привода скоростемера:

1 – корпус; 2 – червячное колесо; 3,9 – штифты; 4 – обгонная муфта; 5 – червяк; 6 – обойма; 7 – ролик; 8 – ступица; 10 – втулка; 11 – приводной вал

телескопическим. На валах надеты дюритовые. компенсаторы, предохраняющие привод от толчков и вибраций

В чугунном корпусе червячного редуктора (рис.103) в шариковых подшипниках установлены червячная пара с двухзаходным стальным червяком 5 и передаточным отношением $i=9$. Червячное колесо 2 выполнено из бронзы. Червяк соединен с приводным валом 11, квадратный хвостовик которого входит во втулку 10 оси колесной пары с помощью так называемой обгонной муфты 4.

Эта муфта позволяет отключить скоростимер задней кабины машиниста. Отключатель привода состоит из ступицы 8, выполненной в виде храпового колеса с четырьмя зубцами, обоймы 6 и четырех роликов 7. При движении тепловоза передней кабиной привод включен (см.рис.104,), так как ролики заклиниваются между ступицей и обоймой.

Привод же задней кабины отключается (см.рис.85,11), так как при обратном вращении ступицы ролики не заклиниваются и вращение от ступицы к червяку не передается. При необходимости одновременного включения скоростемеров обеих кабин следует соединить при помощи ролика 7 (см.рис.104,) напрямую ступицу и хвостовик червяка. В корпус редуктора заливают автотракторное масло АК-10 или АСП-10. Полости в корпусе подшипников заполняют смазкой ЖРО. Шарнирные звенья карданов также заполняют смазкой ЖРО.