

Поршневой ползун паровоза С^у (рис. 137) для двойной параллели выполнен симметричным. Он отличается лучшей устойчивостью благодаря тому, что работает между двумя параллелями – верхней и нижней. В ползунах этого типа соединение с маятником выполняют при помощи (рис. 138) прикреплённого неподвижно на шпильках с наружной стороны к средней части ползуна в месте постановки валика.

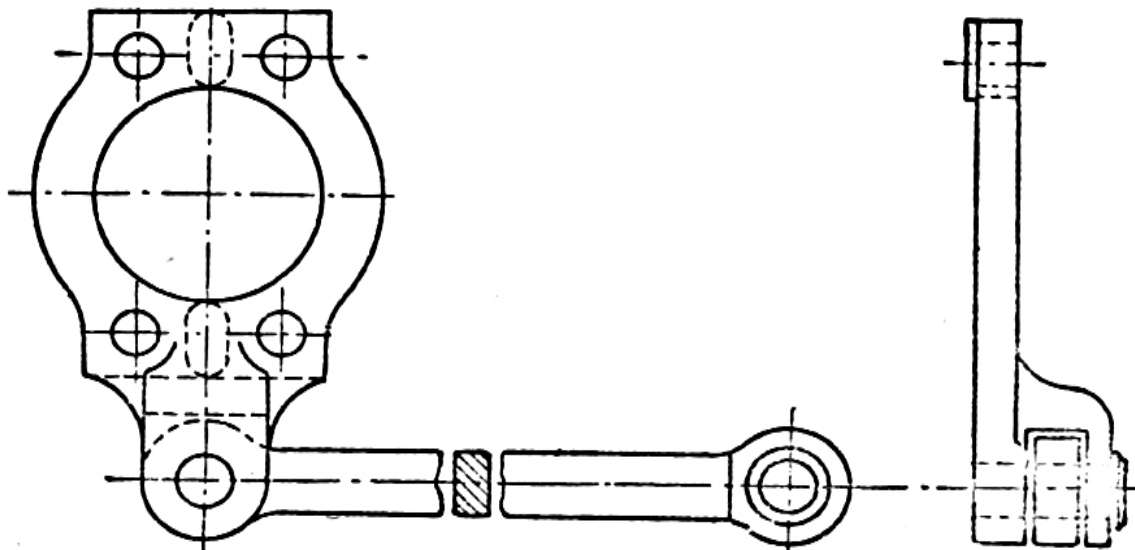


Рис. 138. Поводок маятника

У мощных паровозов давление ползуна на параллель достигает очень большой величины. Для уменьшения удельного давления рабочие поверхности у ползуна и параллели должно быть значительно развиты.

Поэтому на паровозах серий **ФД**, **ИС** и **Л** применены многоплоскостные ползуны и параллели.

Многоплоскостной ползун паровоза серии **Л** изображён на рис. 139. Корпус ползуна выполнен из стального литья. В верхней его части сделана поползушка с выфрезированными полками, которыми он входит в пазы параллели.

При движении паровоза трубой вперёд ползун прижимается к параллели снизу; в этом случае рабочими являются поверхности (1 и 2), обращённые вверх. При обратном движении паровоза ползун прижимается к параллели в направлении сверху вниз; в таком случае рабочей является поверхность 3, обращённая вниз. Поскольку преимущественным движением паровоза является движение его трубой вперёд, то ползун устроен таким образом, что опорные поверхности переднего хода, это позволяет иметь меньший износ ползуна. Перед заливкой баббитом поползушки ползуна обслуживают припоем.

Кроме того, заливаемый баббит, попадая в отверстия, прсверлённые в полках поползушки, образует как бы заклепки, являющиеся дополнительным укреплением слоя баббита.

Боковые вертикальные щёки ползуна, между которыми расположена передняя головка 4 поршневого дышла, образуют внизу горизонтальную полку, увеличивающую жёсткость ползуна. Эта полка служит вместе с тем опорой, на которую кладут переднюю головку поршневого дышла, после выемки из корпуса запрессовывают валик 5 серьги маятника. Для предохранения от износа внутренние поверхности щёк ползуна имеют заточки, в которые помещены свободно вращающиеся латунные шайбы.