

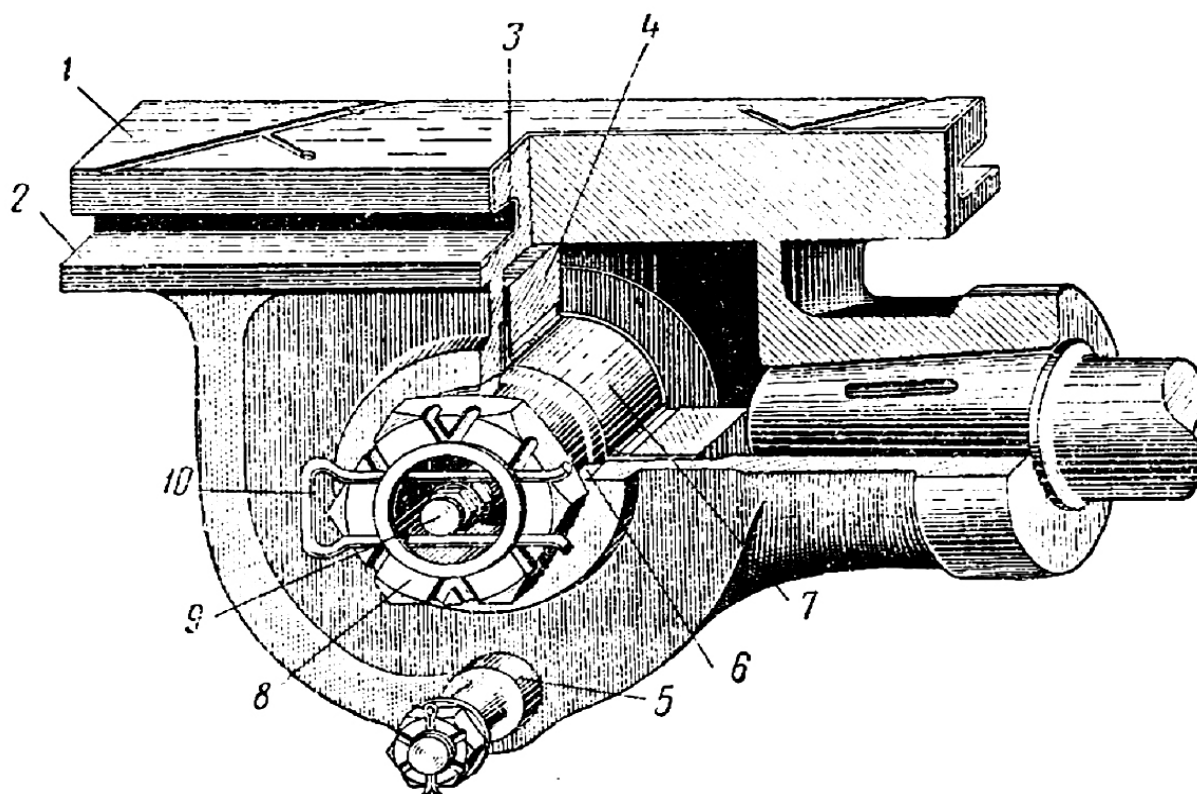


Рис. 139. Ползун паровоза серии Л:

1, 2 – рабочие поверхности, обращённые вверх; 3 – рабочая поверхность, обращённая вниз;
4 – головка поршневого дышла; 5 – валик серьги маятника; 6 – разрезная втулка; 7 – валик;
8 – гайка; 9 – клапан твёрдой смазки; 10 – двойной штифт

Валик 7 закладывают в ползун с внутренней стороны. С одного конца он имеет конус, а с другого – цилиндрическую шейку, равную по диаметру средней части валика, на которую надевают разрезную втулку 6 с наружной конусной поверхностью. На хвостовике валика навинчивают гайку 8. При этом разрезная втулка входит в отверстие щеки, расточенное на конус, и плотно обхватывает шейку валика. Благодаря такой конструкции валик правильно устанавливается в ползуне. Гайку закрепляют против самоотвинчивания двойным штифтом 10. На среднюю часть валика в горячем состоянии надевают внутреннее кольцо игольчатого подшипника (см. рис. 140).

Игольчатый двухрядный подшипник №884724 для соединения ползуна с шатуном имеет внутреннее кольцо 1, которое надевают на валик ползуна после подогрева в масле до температуры 100° с натягом 0,03-0,04 мм. Иглы 2 диаметром 5 мм и длиной 50 мм (182 шт.), наружное кольцо 3, запрессованное в головку шатуна, промежуточное кольцо 4, установленное между рядами иглок, и боковые проставочные кольца 5, удерживающие иглы в корпусе подшипника. Иглы подшипника изготовлены из стали марки ШХ6, остальные детали – из стали марки ШХ15. Все детали подшипника закалены.

Корпус ползуна отлит из стали марки 25П или 25ЛП, палец поводка изготовлен из стали марки 40 или 40У, такие детали, как клин, конусная втулка и гайка валика, – из стали марки Ст. 5.