

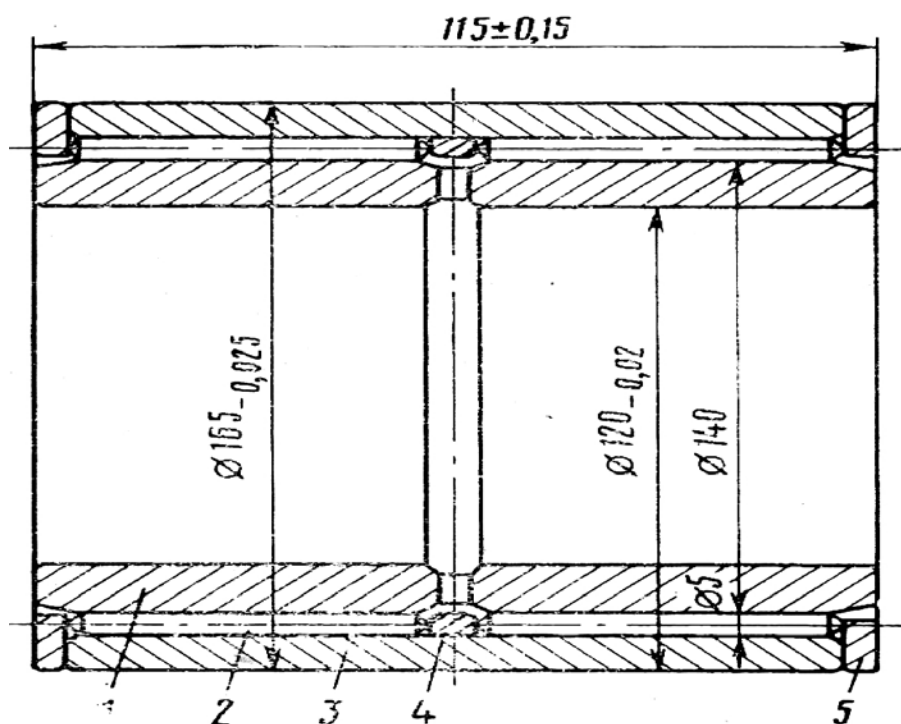


Рис. 140. Игольчатый подшипник:

1 – внутреннее кольцо; 2 – иглы; 3 – наружное кольцо; 4 – промежуточное кольцо;
5 – боковые кольца

Для подвода масла к подшипнику в валике просверлены два горизонтально расположенных отверстия диаметром 6 мм. Во внутреннем кольце игольчатого подшипника сделаны такие же два отверстия и кольцевая канавка. Смазку внутрь валика подают через клапан твёрдой смазки 9. Валик изготавливают из стали марки 40; при ремонте его разрешается делать из стали марки Ст. 5. Подачу масла к рабочим поверхностям ползуна осуществляют через параллель. Сначала оно поступает на верхнюю поверхность, а затем по канавкам и отверстиям в ней распределяется по остальным поверхностям. Сборку ползуна с параллелью производят путём ввода его в пазы параллели.

Ползуны паровозов серий **ФД** и **ИС** имеют подобную конструкцию, с той лишь разницей, что они имеют более развитую рабочую опорную поверхность за счёт увеличения числа полок (три вместо двух). При движении паровоза трубой вперёд рабочими поверхностями являются поверхности, обращённые вверх. При обратном ходе работают поверхности, обращённые вниз.