

Болты 11 пропускают через клин и пряжку и затягивают гайками, что надёжно удерживает клин на месте. Наличие продолговатого отверстия в пряжке позволяет по мере износа подшипника опускать клин вниз для приближения заднего вкладыша подшипника к переднему вкладышу путём замены толстой прокладки тонкой. Болты имеют четырёхгранные головки, которые, упираясь одной гранью в тело скобы, препятствуют проворачиванию болтов при закреплении их гайками. В верхней части головки дышла расположена фитильная маслёнка 12, из которой масло поступает к рабочей поверхности подшипника и шейке пальца кривошипа по трубочке при помощи фитиля из шерстяной пряжи, укрепленного на проволоочном крючке.

Оригинальное устройство имеет ведущее дышло паровоза ПЗ6 (рис. 146). Задняя головка этого дышла оборудована радиальным сферическим двухрядным подшипником, который позволяет компенсировать все перекосы и перемещения, возникающие при работе паровоза. Ведущее дышло этого паровоза изготовлено из качественной углеродистой стали марки 35. Штанга дышла имеет двутавровое сечение.

В заднюю головку дышла 2 запрессована стальная переходная втулка толщиной 5 мм, которая необходима при ремонте дышла. В эту втулку запрессовано наружное кольцо 6 подшипника, в котором уложены ролики 5.

Внутреннее кольцо 3 подшипника укреплено на шейке ведущего пальца при помощи конусной разрезной втулки 10.

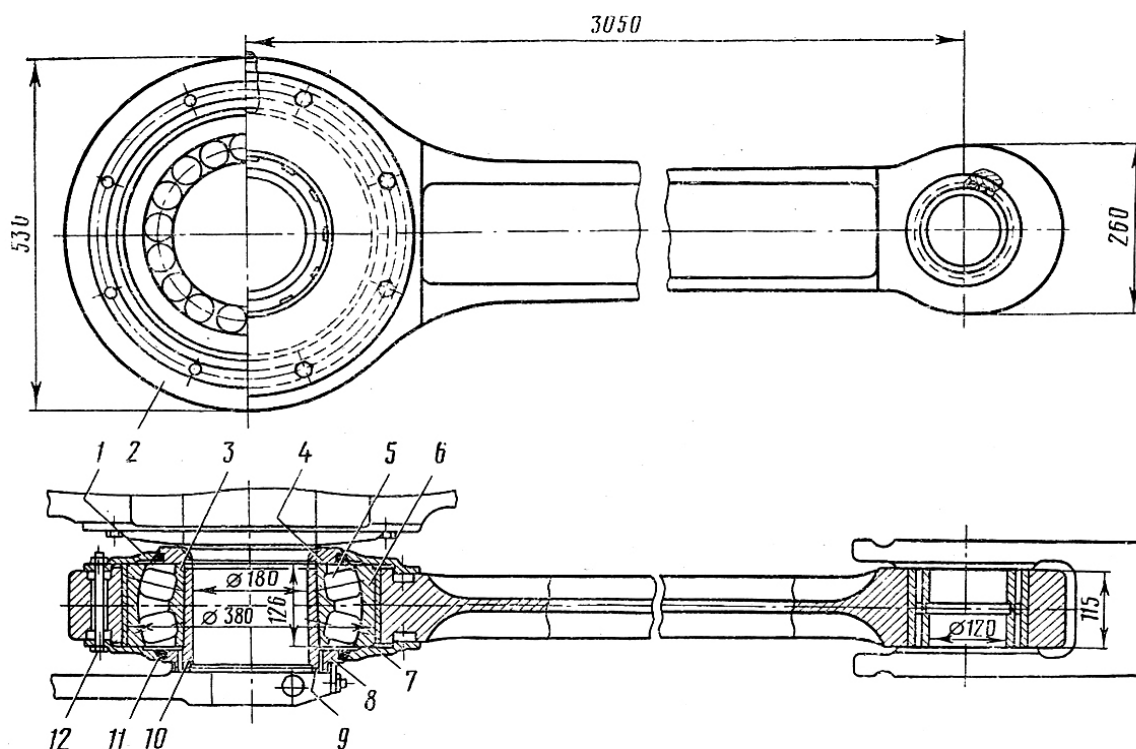


Рис. 146. Ведущее дышло паровоза ПЗ6:

- 1 – внутренняя крышка; 2 – дышло; 3 – внутреннее кольцо подшипника; 4 – упорная шайба;
5 – ролики; 6 – наружное кольцо подшипника; 7 – наружная крышка; 8 – нижняя шайба;
9 – регулирующее кольцо; 10 – конусная втулка; 11 – уплотнение; 12 – болт

Подшипник закрыт с внутренней стороны крышкой 1 и упорной шайбой 4, а с наружной стороны – крышкой 7 и выжимной шайбой 8.