

стальное разрезное кольцо 2 с наружной конической поверхностью, в проушине дышла сделаны соответствующие конические расточки. На хвостовике валика надевают шайбу 3 и навинчивают гайку 4, в которую заводят шплинт 5.

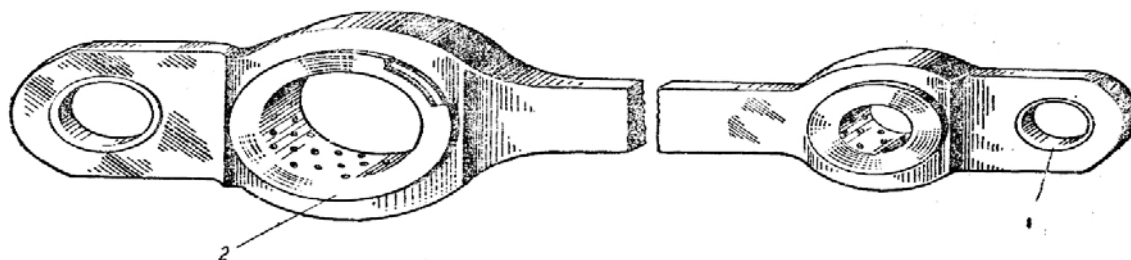


Рис. 149. Центровое дышло паровоза серии Л:
1 – стальная втулка; 2 – втулочный подшипник

При этом разрезное коническое кольцо входит в проушину и плотно обхватывает цилиндрическую шейку валика. От провёртывания валик удерживают шпонкой. Для уменьшения износа валика и втулки, запрессованной в хвостовик дышла (паровозы серий СО, ФД, Л, Э), между ними устанавливают плавающую втулку.

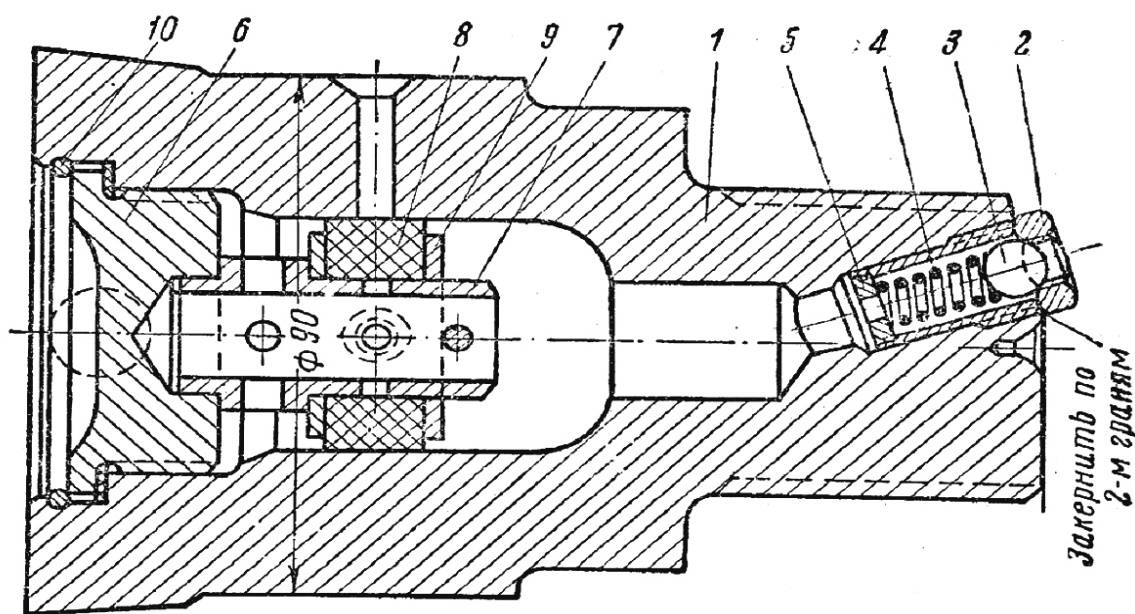


Рис. 150. Дышловый валик:
1 – валик; 2 – седло; 3 – шарик; 4 – пружина; 5 – гайка; 6 – пробка;
7 – штуцер; 8 – кольцо войлочное; 9 – шайбы; 10 – кольцо пружинное

Валик 1 сцепных дышел паровоза серии Л (рис. 150) имеет внутреннюю полость для масла. В верхней части валика просверлено отверстие, соединяющее рабочую поверхность валика с внутренней полостью. Со стороны резьбового хвостовика валика просверлен наклонный канал, который также соединён с внутренней полостью. В канал ввинчена шариковая маслénка (фитинг), состоящая из седла 2, шарика 3 (диаметром 8 мм), пружина 4 и гайка 5. Со стороны основания валика внутренняя полость его плот-