

но закрыта резьбовой пробкой 6 на прокладке. В пробку ввёрнут штуцер 7, на который надето войлочное 8, закреплённое с обеих сторон шайбами 9. Резьбовая пробка закреплена пружинным кольцом 10 от самопроизвольного отвёртывания. Через шариковую маслёрку при помощи спринцовки-насосика нагнетают масло во внутреннюю полость валика. Обратный клапан маслёрки не позволяет маслу вытекать из валика. Находящееся внутри валика масло под действием центробежной силы через три отверстия поступает на рабочую поверхность валика. Войлочная шайба предотвращает утечку масла на стоянке. Валик изготовлен из стали марки Ст. 5. Рабочую трущуюся поверхность валика подвергают закалке токами высокой частоты. Этот тип валика унифицирован для всех остальных серий паровозов.

На паровозах других серий смазывание шарнирных валиков производится жидким маслом из ручной маслёрки через открытые отверстия в хвостовиках дышел и стальных запрессованных втулочках. На дышлах паровозов серий **ФД** и **ИС** установлены клапаны для полужидкой смазки.

При прохождении паровоза по кривым участкам пути движущие колёсные пары получают боковое (поперечное) перемещение (вправо и влево от продольной оси паровоза), называемое разбегом осей. Для возможности некоторого относительного поворота сцепных дышел в горизонтальной плоскости в их шарнирных соединениях при поперечном перемещении колёсных пар, как уже было указано, между шарнирным валиком и плавающей втулкой и запрессованной втулкой делают небольшой зазор 0,1 мм. Кроме того, между проушиной и хвостовиком также оставляют соответствующие зазоры, а на хвостовике и проушине делают скосы. Благодаря такому устройству поворот одного дышла относительно другого происходит беспрепятственно.

На паровозах серии **Э**, у которых между хвостовиками и проушинами сцепных дышел нет зазоров и, кроме того, боковые поверхности хвостовиков и проушин выполнены без скосов, беспрепятственное поперечное перемещение колёсных пар в раме паровоза обеспечивают за счёт разбега дышел по пальцам кривошипов. Для этого пальцы кривошипов делают длиннее дышловых подшипников на двойную величину максимально возможного поперечного перемещения колёсной пары.

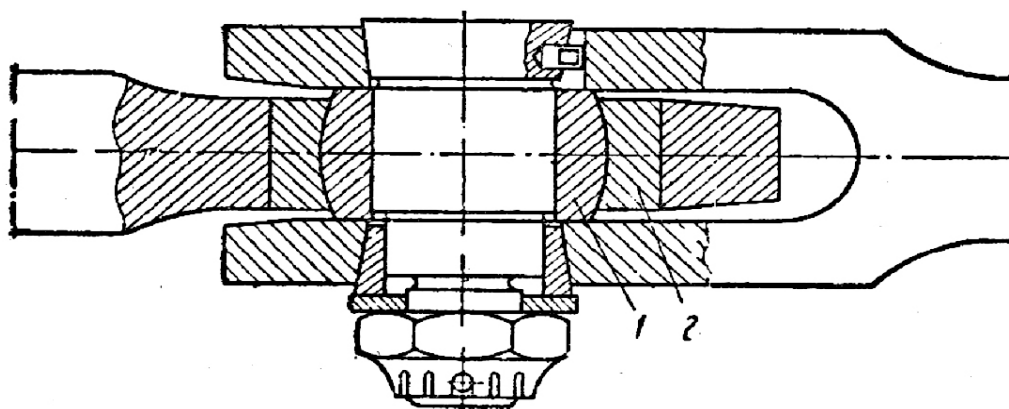


Рис. 151. Соединение сцепных дышел с шаровой втулкой:

1 – втулка шаровая; 2 – втулка стальная разъёмная