

Рис. 175. Золотниковая (радиальная) тяга

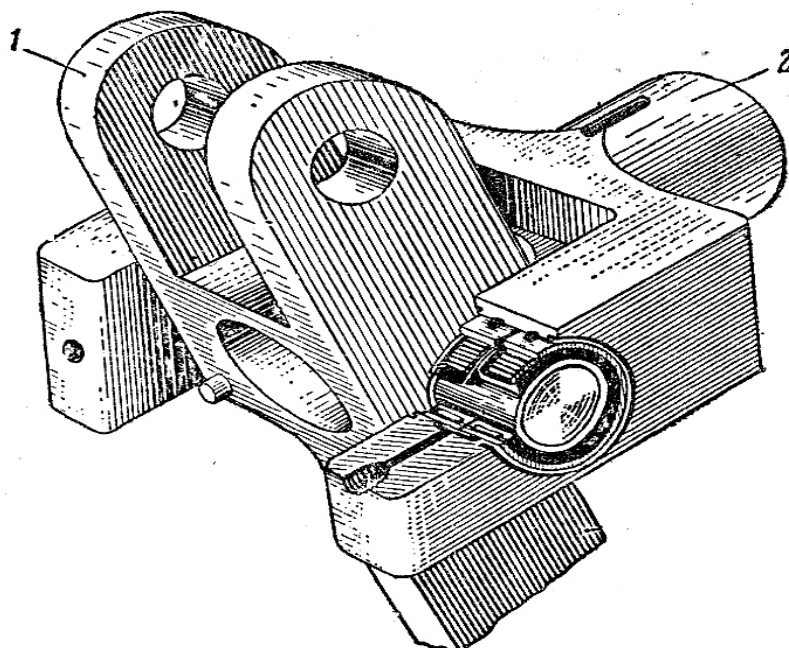


Рис. 176. Соединение маятника с золотниковым ползуном

На паровозах серий **ФД**, **ИС** кулисные камни смазывают полужидким маслом, причём на каждом камне устанавливают две маслёрки, одна из них смазывает камень и рабочие поверхности кулисы, а другая – валик.

Кроме того, кулисы паровозов серий **ФД**, **ИС**, а также и **Л** смазывают жидким маслом от пресс-маслёрки.

Масло от пресс-маслёрки подводят по трубочке к торцу цапфы кулисы (неподвижная точка), откуда по каналу, просверленному в цапфе и кулисе, оно поступает на заднюю и далее через горизонтальный канал в теле кулисы на переднюю поверхность.

Маятник и золотниковая тяга для паровозов серии **Л** показаны на рис. 174 и 175. Изготавливают их из стали марки Ст.5. Маятник изготавливают штамповкой без механической обработки наружных поверхностей. В головки тяг и подвесок запрессовывают втулки, подвергнутые объёмной закалке. Смазывание деталей шарнирных соединений производят полужидким маслом от клапанных маслёнок. Шарнирное соединение маятника 1 (рис. 176) с золотниковым ползуном 2 выполнено при помощи игольчатых подшипников.