

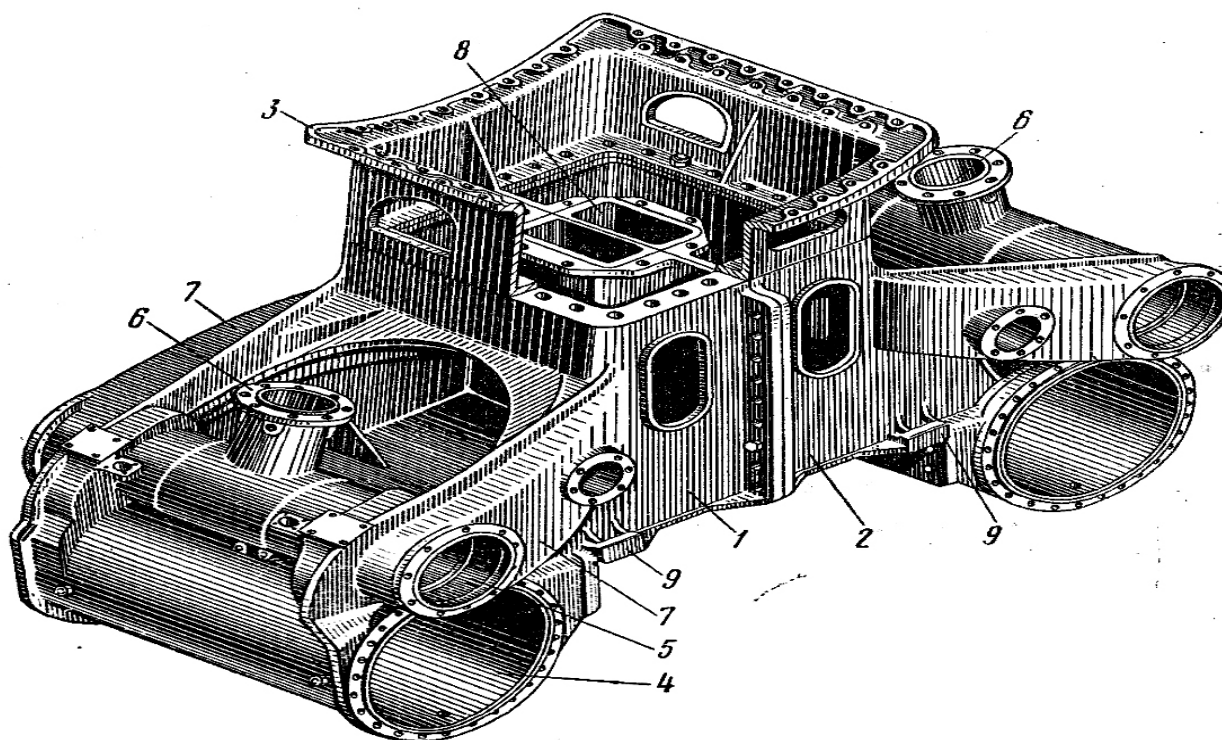


Рис. 118. Общий вид полублочных цилиндров паровоза серии Л:
1, 2 – полублочные цилиндры; 3 – опора дымовой камеры; 4 – втулка; 5 – золотниковые втулки-камеры; 6 – патрубки; 7 – выпускной канал; 8 – фланцы прямоугольные; 9 – выступ

Вредное пространство паровых цилиндров для передней рабочей полости равно 9,4%, для задней – 9,3% рабочего объёма. Зазор между поршнем и крышками цилиндра при нахождении поршня в крайних положениях (линейное вредное пространство) составляет 13 мм.

Полублоки скрепляют между собой посредством вертикальных фланцев, расположенных в плоскости разъёма, 18-ю коническими плотно приточенными стальными болтами диаметром 36 мм. Каждый полублок укрепляют на раме 12-ю коническим болтами диаметром 36 мм. Для разгрузки болтов от среза между передней гранью выемки в полотне рамы и выступом 9 каждого полублока забивают клин, который после постановки приваривают к цилиндру для предохранения от ослабления. Для возможности подтягивания клин делается длиннее ширины полотна рамы на 35 мм.

Цилиндры устанавливают на раме горизонтально, при этом продольные оси рабочих камер располагают на 20 мм выше центров движущих колёсных пар. С дымовой коробкой цилиндры скрепляются 48-ю болтами диаметром 30 мм.

На паровозах серийной постройки в золотниковую камеру запрессовывают две крайние и одну среднюю втулку. Крайние золотниковые втулки являются рабочими, а средняя как бы мостом для продвижения по ней золотникового диска с упругими кольцами при закладке золотника в золотниковую камеру.

Цилиндры в виде цельнолитого блока, состоящего из одной отливки, имеющей вертикальную плоскости разъёма, применены на паровозе 1-5-2, построенном в 1949 г. Улан-Удэнским заводом. Такая же конструкция цилиндров осуществлена на некоторых паровозах серий Еⁿ и Е^m.