

На паровозах **ФД, Л, ЛВ, ПЗ6** сразу был применён поршень без контрscalки. Такой поршень легче и нет необходимости делать отверстие в передней крышке и ставить сальник для уплотнения контрscalки.

Поршень паровоза **Л** (рис. 133) имеет диск 4 не плоский, как у многих старых паровозов, а конусообразной формы с выдающейся вперёд ступицей и несимметрично размещённым ободом. Такая форма диска увеличивает его жёсткость и даёт возможность лучше разместить сальник в задней крышке.

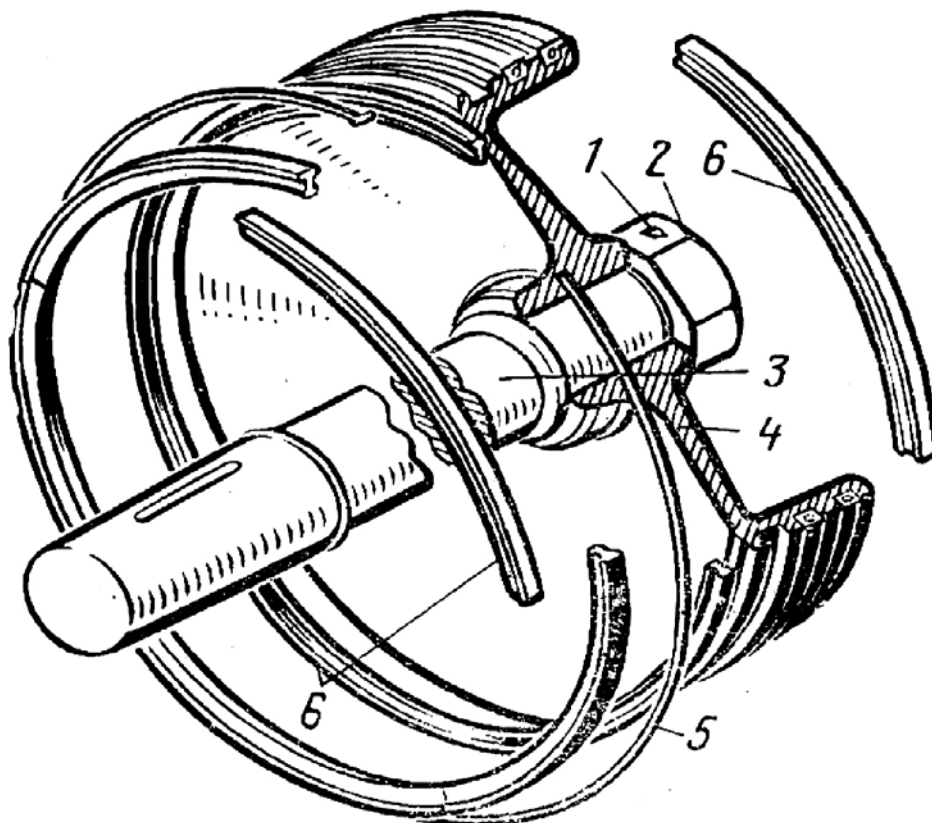


Рис. 133. Поршень паровоза **Л**:

1 – заклёпка; 2 – гайка; 3 – скалка; 4 – диск поршня; 5 – пружина уплотнительного кольца;
6 – кольцо уплотняющее

Головка скалки 3 под диск поршня выполнена цилиндрической. На неё до упора в борт напрессовывают поршневой диск, имеющий отверстие, давление запрессовки (в конце его) должно быть не менее усилия от пара по скалке для данной серии паровоза и не превышать его более чем на 50%. На скалке диск поршня укрепляют гайкой 2, которая удерживается от самопроизвольного отвинчивания заклёпкой 1.

Диск поршня многих паровозов отливают из стали марки 25 Л или 15 Л. Диск поршней паровозов **Л, ЛВ** и **ПЗ6** штампуют из качественной углеродистой стали марки 35, что значительно снижает вес поршня в сравнении с поршнями паровозов первых выпусков. Поршневую скалку изготавливают из стали марки 40. Скалки паровозов **Л, ЛВ** и **ПЗ6**, изготовленные из стали марки 40 для повышения износоустойчивости были подвержены поверхностной закалке токами высокой частоты, а в настоящее время упрочняют накаткой роликами.