

чество последних равно удвоенному числу движущих колёсных пар без одной. Так, например, для паровозов с пятью движущими колёсными парами количество сцепных дышел равно $2 \times (5-1) = 8$.

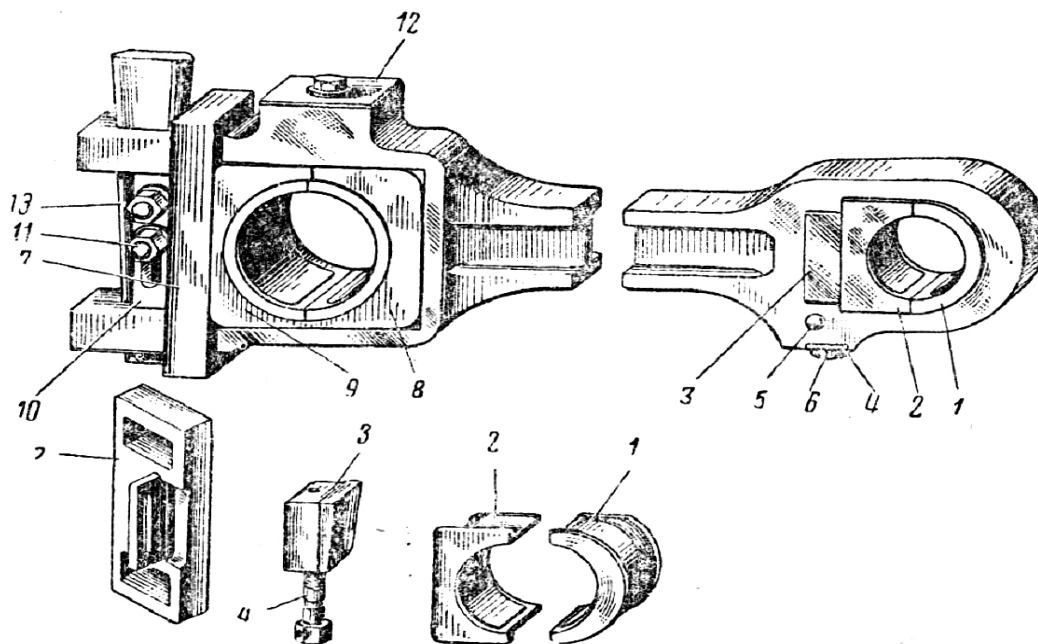


Рис. 143. Поршневое дышло паровоза серии Э:

1 – подшипник; 2 – задняя половинка подшипника; 3 – клин нажимной;
4 – болт; 5 – валик поперечный; 6 – шайба прямоугольная; 7 – скоба; 8,
9 – вкладыши подшипника; 10 – пряжка; 11 – болты; 12 – фитильная маслёнка; 13 – клин

Поршневые или ведущие дышла воспринимают от ползунов усилие давления пара на поршни и передают их на пальцы кривошипов ведущего колеса. Поршневые дышла воспринимают на себя усилие давления пара на поршни и, следовательно, работают под большой нагрузкой. Кроме того, они подвержены действию значительных сил инерции, возникающих при их движении. Для обеспечения достаточной прочности и надёжности в работе поршневые дышла имеют большие размеры, а поэтому и большой вес. Поршневые дышла паровозов старых типов имеют длину 2200-2700 мм, у паровозов серии **ФД** она равна 3025 мм, а у паровозов серии **ИС** – 3850 мм, считая между центрами дышловых подшипников.

Для достижения наибольшей прочности при наименьшем весе поперечное сечение штанги дышел выполняют двутавровым, что способствует наибольшей сопротивляемости дышла изгибающим силам как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскостях.

На рис.143 изображено поршневое дышло паровоза серии Э, которое по конструкции является типовым для паровозов малой и средней мощности.

Материалом для изготовления дышел служит сталь марки Ст. 5.

Передние головки поршневых дышел. Передняя головка дышла закрытая, она образует прямоугольную рамку с полукруглой передней поверхностью.

В головку вставлен регулируемый клиновой бронзовый подшипник из двух половинок. Передняя лобовая половинка подшипника 1 имеет полуцилиндрическую форму и установлена в головке неподвижно.