

Крышки надевают на выступающие борты головки дышла и укрепляют к ней восемь болтами 12. Сферические поверхности шайб 4 и 8 имеют латунную наплавку и пазы для закладки уплотнения 11, для удержания конусной втулки 10 служит проставочное регулировочное кольцо 9, передняя головка дышла, так же, как и у паровоза Л и ЛВ, оборудована двухрядным игольчатым подшипником.

Дышла изготавливают поковкой из стали марки Ст. 5 (кроме паровоза ПЗ6). Стальные запрессованные втулки изготавливают из стали марок Ст. 5 и 45, плавающие втулки – из сплава ЦАМ 9 1,5, втулки передней головки – из бронзы марки ОЦСН 3-7-5-1.

§ 68. Сцепные дышла

Сцепные дышла служат для передачи усилий от пальцев кривошипов ведущего колеса остальным движущим колёсам. Для соединения с пальцами кривошипов сцепные дышла имеют головки с подшипниками, а для шарнирного соединения между собой – хвостовики и проушины.

Расстояние между головками сцепных дышел, а следовательно, и между центрами подшипника делают равными расстояниям между центрами соответствующих осей колёсных пар. Несоответствие указанных расстояний, которое иногда имеет место в эксплуатации, приводит к горению дышловых подшипников, образованию трещин в головках дышел, а иногда и излому пальцев кривошипов и обрыву дышел.

Сцепные дышла обычно имеют среднюю часть (штангу) прямоугольного или двутаврового сечения (паровозы серий Э, С_у, ИС). Сцепные дышла отличаются от поршневых меньшими размерами, и в то же время каждое из них отличается от другого. Так, например, передние и задние дышла, передающие меньшие усилия на пальцы кривошипов, имеют меньшие размеры сечения штанги и головки, нежели средние дышла.

Конструкция головок сцепных дышел зависит от устройства подшипников, которые бывают трёх типов: разъёмные (регулируемые или клиновые), втулочные подшипники и свободно вращающиеся – плавающие втулки. Независимо от типа подшипника головки всех сцепных дышел закрытые.

На паровозах старых типов, а также на паровозах серии С_у сцепные дышла имеют головки с прямоугольными рамками, в которые устанавливают регулируемые клиновые подшипники.

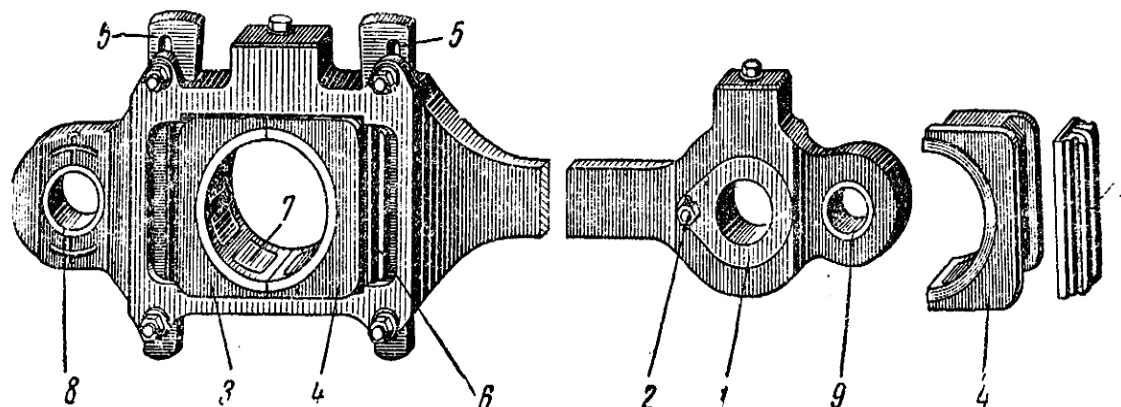


Рис. 147. Центровое дышло паровоза серии Э:

1 – втулочные подшипники; 2 – болт; 3, 4 – вкладыши подшипника; 5 – клин;
6 – сухарь; 7 – колодец; 8, 9 – втулочки