

На рис. 147 изображено второе сцепное, или центровое, дышло паровоза серии Э. В сцепных дышлах паровозов серии ЭВ/И (за исключением центровых подшипников) применены втулочные подшипники 1, запрессованные в головки дышел. От провёртывания при возможном ослаблении втулочные подшипники удерживаются болтом 2, пропускаемым в ушко, отлитое за одно целое с подшипником. Преимуществом головок сцепных дышел с такими подшипниками является их меньший вес, что облегчает уравнивание, простота в изготовлении, отсутствие потребности крепления в эксплуатации, которое при недостаточной опытности бригады может привести к их нагреву. При достижении предельного зазора между пальцами кривошипов и подшипниками последние заменяют новыми.

Большая головка центрального дышла имеет обычный клиновой подшипник, состоящий из двух частей 3 и 4 (вкладышей), регулируемый двумя клиньями 5. Это необходимо для удержания центра этой головки на одном месте и недопущения передачи дышла в ту или другую сторону.

В противном случае неизбежны обрывы дышел или изломы пальцев кривошипов ввиду того, что остальные головки дышел имеют втулочные нерегулируемые подшипники.

Подшипник в верхней и нижней части не имеет внутренних бортов, что позволяет свободно заводить его в головку с наружной стороны дышла. Между половинкой подшипника (вкладышем) и клином устанавливают сухари 6, имеющие прямоугольный паз с уклоном, в который входит скошенная сторона клина. Подшипник имеет колодцы 7, которые заливают баббитом. В передний хвостовик запрессована втулочка 9, а в задний втулочка 8, в которые вставляют шарнирные валики.

Сцепные дышла соединяют между собой шарнирными горизонтальными валиками, чтобы обеспечить подвижность сцепных дышел в вертикальной плоскости. Подвижность дышел в вертикальном направлении необходима для возможности вертикального перемещения (подъёма или опускания) каждой в отдельности колёсной пары, вызываемого неровностью рельсового пути (стыки, крестовины, выбоины рельсов).

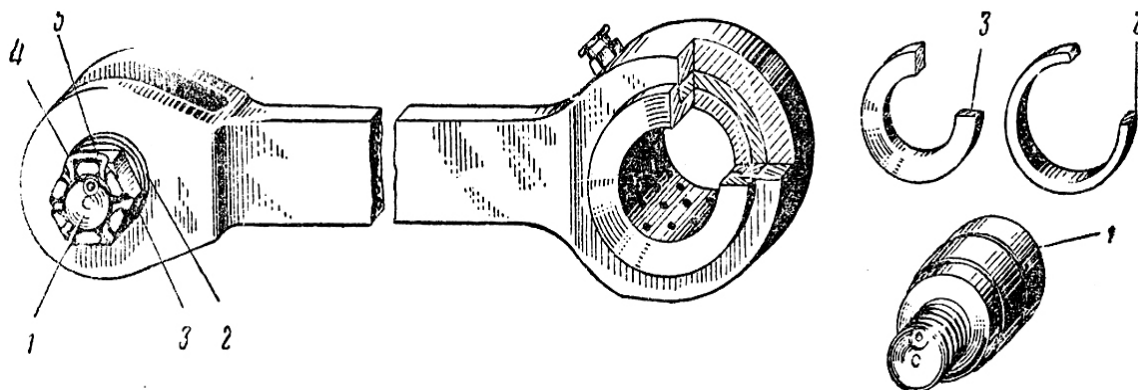


Рис. 148. Сцепное дышло паровоза серии Л

На рис. 148 изображено первое сцепное дышло паровоза серии Л. Сзади оно имеет проушину, в которую входит передний хвостовик второго дышла (рис. 149), называемого центровым. В хвостовик запрессовывают стальную втулку 1, в которую с небольшим зазором вставляют валик 1 (рис. 148), укрепляемый в проушине первого дышла. Валик с одного конца имеет конус, с другого – цилиндрическую шейку, на которую надевается