

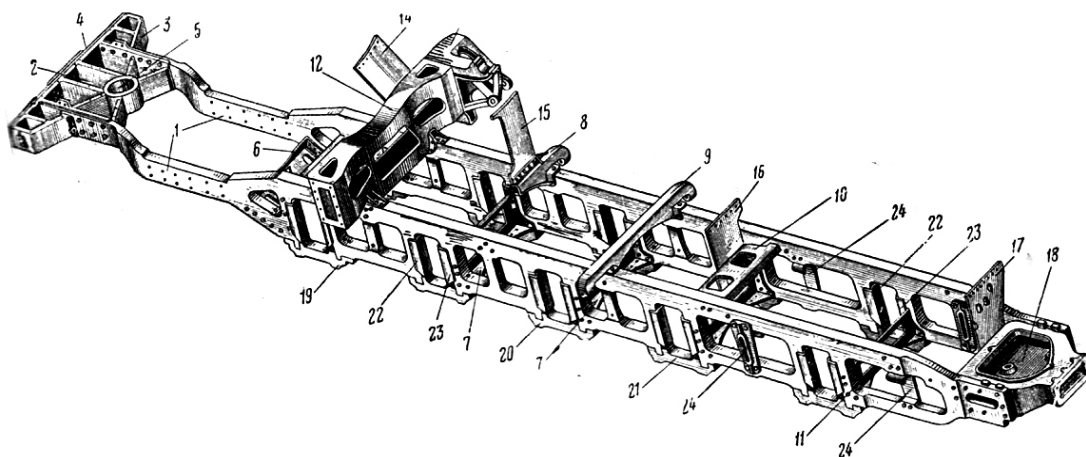


Рис. 201. Брусковая рама паровоза серии Л:

- 1 – полотно рамы; 2 – буферный брус; 3 – кронштейн; 4 – плита; 5 – отверстие для шкворня;
 6, 10 – междурамные скрепления; 7, 11 – вертикальные скрепления; 8 – опорная балка;
 9 – балка для укрепления подвесок тормозных колодок; 12 – балка-рама; 13 – кулисный кронштейн;
 14, 15 – гибкие опоры топки; 16 – передняя опора топки; 17 – задняя опора топки; 18 – стяжной ящик;
 19, 20, 21 – подбуксовые связи; 22, 23 – чугунные накладки; 24 – вертикальная стойка

На верху рамы, между первым и вторым буксовыми вырезами, помещают параллельную балку-раму 12, на которой по бокам укрепляют кулисные кронштейны 13. К нижней части кронштейнов присоединяют задние концы параллелей. В средней части параллельной рамы ставят гибкие опоры 14 с цилиндрической части котла. Сзади второго, третьего пятого буксовых вырезов устанавливают по одному вертикальному скреплению 7 и 11. В верхней части рамы, между вторым и третьим буксовыми вырезами, ставят опорную балку 8 для закрепления на ней гибкой опоры 15 цилиндрической части котла, а между третьим и четвертым буксовыми вырезами – балку 9 для укрепления подвесок тормозных колодок.

В междубуксовые облегчающие вырезы полотен рамы помещают вертикальные стойки 24, которые придают жесткость ослабленной части полотен рамы, а также служат для установки рессор. Для этого они в верхней части имеют заплечики.

В заднем конце рамы, между четвертым и пятым буксовыми вырезами, установлено междурамное скрепление 10, к которому прикрепляют опору 16 топки.

В конце хвостовика рамы установлен задний стяжной ящик 18, который является основным задним междурамным скреплением. В передней части его укреплена гибкая задняя опора 17 топки. По конструкции задний стяжной ящик представляет собой стальную литую коробку, в которой установлен упругий прибор – главная и запасные (предохранительные) стяжки и радиальный буфер.

Брусковая рама паровоза серии **ФД** имеет такое же устройство, как и рама паровоза серии **Л**. Отличительной особенностью её является то, что она имеет толщину полотен **125 мм** и выполнена составной с отъёмным хвостовиком.

Брусковые рамы обладают рядом преимуществ перед листовыми, которые заключаются в следующем:

- 1) небольшая высота рамы позволяет применить блочные или полублочные цилиндры;
- 2) толстые рамные полотна позволяют обойтись без буксовых направляющих;
- 3) брусковая рама даёт возможность расположить буксы, рессоры и рессорные ба-