

для того, чтобы можно было подтягивать её при наличии износа рабочей поверхности (щеки) буксы и самой накладки. Снизу клиновой накладки сделан вырез для помещения головки натяжного болта.

Подбуксовые связи 19, 20, 21 (рис. 201) выполняет роль жёсткого соединения нижних концов буксовых вырезов. В верхней части связи имеют вырезы-пазы с наклонными гранями, которые плотно обхватывают каблучки рамы. Связь прикрепляют к раме четырьмя болтами. В местах, не удобных для постановки болта, ставят шпильку. Снизу на болты навёртывают гайки, закрепляемые контргайками, которые в свою очередь предохраняют от самоотвинчивания чеками. На нижней стороне струнки имеется скоба для укрепления хвостовика буксового клина. Хвостовик клина проходит через отверстия в скобе и связи и удерживается двумя гайками, навёрнутыми на хвостовик по обе стороны скобы, благодаря чему клин прочно удерживается в одном положении. Вращение гаек производится подъёмом клина (подтягивание) или опусканием его.

§ 85. Укрепление котла на раме

Передняя часть котла (дымовая камера) на паровозах с листовой рамой при помощи призонных болтов укреплена на опоре, установленной на раме. Эта опора соединена с межцилиндровым скреплением, а иногда отлита за одно целое с ним. На паровозах брусковой рамой (ЛВ, ФД, Е, ПЗ6) цилиндрические полублоки или блоки отлиты вместе с опорой, на которую опирается дымовая камера. На паровозе Л опора дымовой камеры, как указывалось выше, изготовлена отдельно и прикреплена болтами к блоку цилиндров.

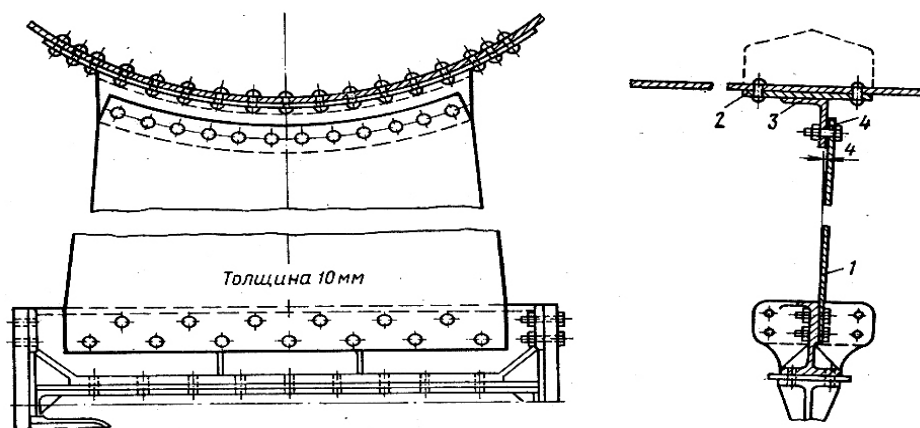


Рис. 202. Гибкая опора котла паровоза:
1 – гибкая опора; 2 – накладка; 3 – угольник; 4 – прокладка

Под цилиндрической частью котла поставлено несколько гибких опор (подбрюшников). Количество их колеблется от одной до трех. Для укрепления гибкой опоры 1 (рис. 202) на паровозах СО и Э к барабану цилиндрической части приклепывают накладку 2, а к накладке приваривают угольник 3. Лист гибкой опоры вверху при помощи точечных болтов прикреплен к угольнику, а внизу – к межрамному скреплению. Гибкие опоры повышают жесткость рамы в вертикальной плоскости за счет цилиндрической части котла, что необходимо при подъеме паровоза, особенно с брусковой рамой.