

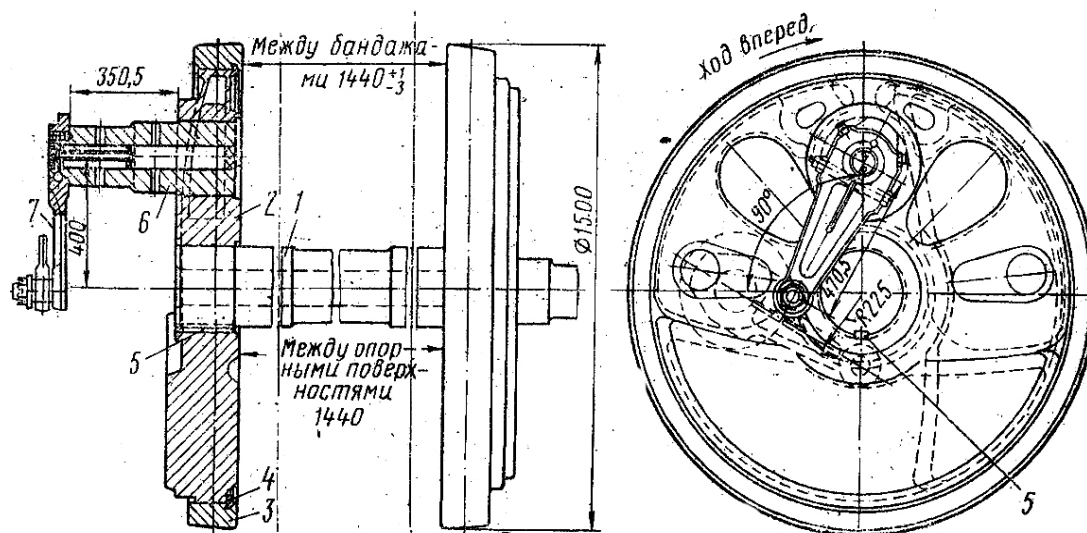


Рис. 222. Ведущая колесная пара паровоза Л:

1 – ось; 2 – колесный центр; 3 – бандаж; 4 – укрепляющее кольцо; 5 – шпонка;
6 – палец кривошипа; 7 – контркривошип

На маломощных паровозах, особенно с небольшим диаметром движущих колёс (1200-1320 мм) противовесы ведущих колёс (для возможности их размещения) заливали свинцом, который имеет значительно больший удельный вес, чем сталь (свинец – 11,3, сталь – 7,85).

Это давало возможность уменьшить размеры противовесов и лучше их расположить в колёсных центрах.

Паровозы **Е^а**, **Е^м**, часть паровозов **ФД** также имеют противовесы ведущих колесных пар, залитые свинцом. В противовесах ведущих колёсных пар паровозов **Е^а** и **Е^м** сделаны камеры, куда заливают свинец, затем противовес закрывают крышкой, которую приваривают.

Ведущая колёсная пара паровоза **Л**, так же, как и большинства других паровозов, имеет бандажи без гребней. Это делается для возможности свободного прохода паровоза по кривым участкам пути при большой жёсткой базе паровоза. Остальные сцепные колёсные пары имеют гребневые бандажи.

Колёсные пары паровоза **ПЗ6** имеют диаметр по кругу катания 1850 мм. Как уже упоминалось, они оборудованы двухрядными коническими роликоподшипниками. Колёсные центры двухдисковые, оси полые, бандажи всех колёсных пар гребневые.

Бандажи изготавливают из бандажной стали с временным сопротивлением 75 кГ/мм² для сцепных осей и 90 кГ/мм² для ведущей оси и соответственно твёрдостью 212 и 255 единиц по Бринеллю. По наружной поверхности бандажи обтачивают по специальному профилю (рис. 223) с уклоном 1:20 в средней части и 1:7 у наружного края. В гребневых бандажах высота гребня равна 30 мм, а наружная грань его, соприкасающаяся с головкой рельса, имеет уклон 70°. Гребневые бандажи имеют ширину 140 мм, а безгребневые – 150 мм.

У некоторых паровозов (**ТЭ**) бандажи ведущей колёсной пары имеют гребни, но несколько меньших размеров, чем у сцепных колёсных пар.

Коническая форма наружной поверхности бандажа необходима для лучшего прохождения паровоза по кривым. В кривой наружное колесо прижимается гребнем к рельсу, в