

Рессора 1 при помощи валика 8 подвешена на серьге 2, установленной в проушинах буксы 7. Вес от рамы через подвески 12 и 3 передается на концы рессоры. Подвески имеют на концах резьбу и гайки 13, которыми они опираются через подкладки на рессору, при помощи их регулируют натяжение рессоры. В прорези подвески 12 установлен так называемый нож 11, на который через призму 10 опирается укрепленная к раме скоба 9. Подвеска 3 соединена таким же способом с балансиром 6. Балансир при помощи ножа 4 удерживается в скобе 5, прикрепленной к раме. При унификации деталей рессорного подвешивания введены маслѐнки для смазывания соединения балансира 6 с ножом 4.

Наличие в соединениях рессорного подвешивания ножей, призм и валиков делает эти соединения шарнирными, что дает возможность системе рессорного подвешивания, имеющей балансиры, легко изменять свое положение и сохранять нагрузки на оси.

Перед сборкой рессорного подвешивания все трущиеся поверхности его деталей смазывают. При комплектовании рессорного подвешивания на один паровоз устанавливают рессоры одной группы жесткости. Регулировку рессорного подвешивания выполняют на паровозе, находящемся в рабочем состоянии и установленном на горизонтальном пути. Недостатком нижнего рессорного подвешивания является то, что при необходимости осмотра буксы, снятия подбуксовой коробки, а также при выкатке колѐсной пары требуется снимать рессору. Кроме того, при нижнем рессорном подвешивании трудно размещать рессоры, так как они близко подходят к нижней линии габарита.

Нижнее рессорное подвешивание имеют также паровозы **СО** и **ТЭ**. Для повышения безопасности движения при унификации рессорного подвешивания ведущая колѐсная пара переведена на верхнее подвешивание с расположением рессор этой оси над рамой. На паровозах более поздней постройки нижнее рессорное подвешивание не применяется.

Комбинированное рессорное подвешивание (рис. 234) осуществлено на паровозе **Су**, у которого 1-я колѐсная пара имеет рессоры, установленные над буксами, а 2-я и 3-я колѐсные пары – под буксами.

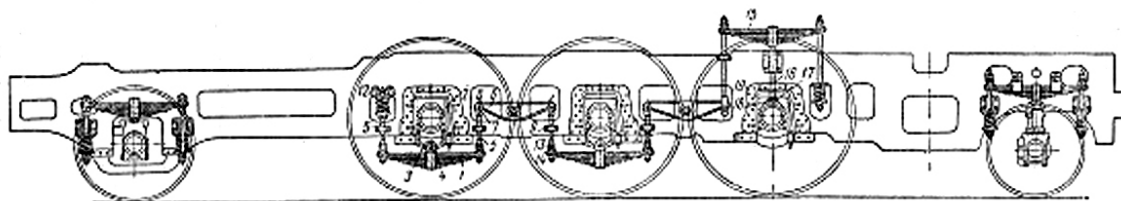


Рис. 234. Схема рессорного подвешивания паровоза серии **Су**.

Передняя и задняя тележки паровоза **Су** имеют самостоятельное, не связанное с движущимися осями рессорное подвешивание. Здесь осуществлено двойное подвешивание: над каждой буксой установлена листовая рессора, а на подвесках – спиральные пружины. Это делает подвешивание более мягким.

Верхнее рессорное подвешивание. На паровозах с брусковой рамой применено верхнее рессорное подвешивание (**ФД**, **ПЗ6**). Это объясняется тем, что при сравнительно небольшой высоте рамного полотна и небольшом расстоянии от буксы до верхнего обреза рамы размещать рессоры удобно над рамой. Большие вырезы в рамных полотнах также дают возможность часть рессор, которые не удаѐтся разместить над рамой, помещать в этих вырезах.