

На паровозе **ФД** (рис. 235), имеющем верхнее рессорное подвешивание, рессоры на стойках, охватывающих рамное полотно, установлены на буксах. Рама паровоза соединена с рессорами при помощи нерегулируемых рессорных подвесок. Имеющиеся на паровозе три группы рессор подвесками соединены с балансирами, которые имеют возможность поворачиваться вокруг своих опорных точек. Соединение деталей рессорного подвешивания произведено при помощи валиков и ножей.

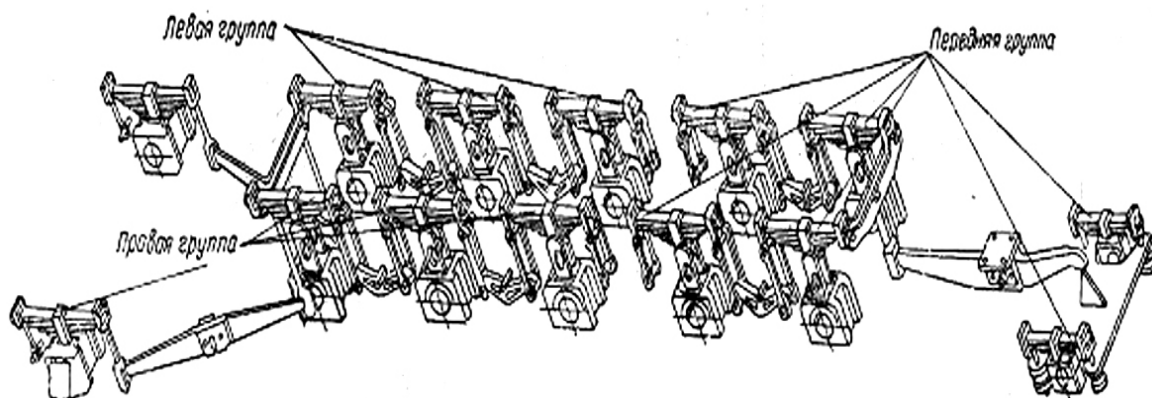


Рис. 235. Схема верхнего рессорного подвешивания паровоза серии **ФД**

Первую группу составляют рессоры 1-й и 2-й сцепных осей, соединённые при помощи поперечного и продольного балансиров с передней тележкой; вторая группа состоит из рессор 3-й, 4-й и 5-й осей правой стороны, соединённых балансирами с правой рессорой задней тележки; третья группа – те же рессоры левой стороны.

При верхнем рессорном подвешивании в условиях эксплуатации значительно упрощается выемка подбуксовых коробок и при необходимости выкатка отдельных колёсных пар.

Промежуточное рессорное подвешивание (Л, ЛВ, Е^а, Е^м). На паровозе **Л** (рис. 236) рессоры первых трёх колесных пар размещены над рамой и установлены на буксах при помощи стоек 2.

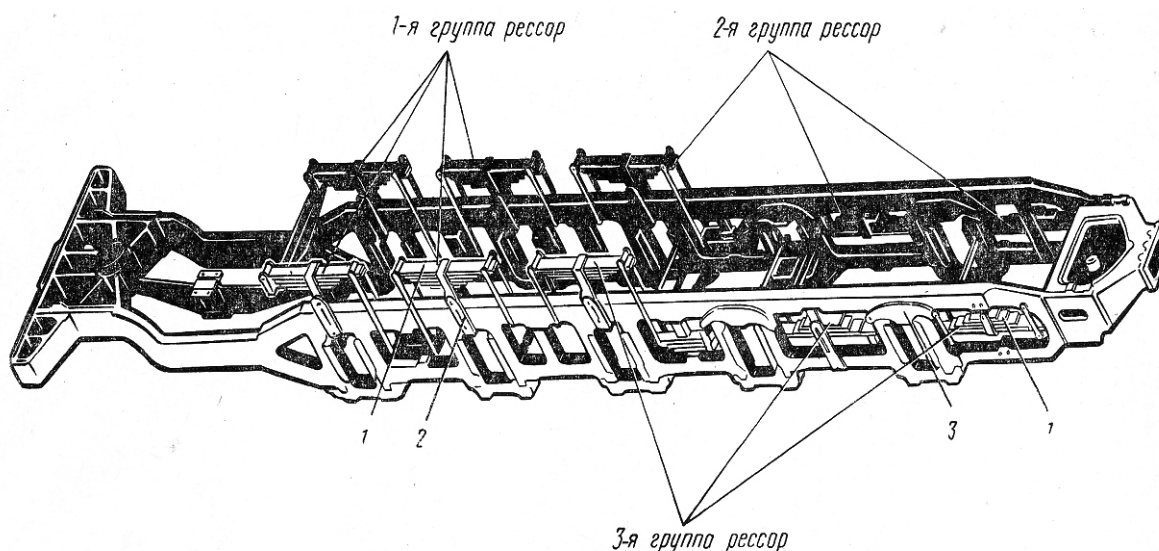


Рис. 236. Рессорное подвешивание паровоза **Л**:
1 – рессора; 2 – стойка; 3 – балансир