

бление на 4 мм в виде лунки. Хомут ставят без прострочки рессорных листов и без постановки прокладки.

Цилиндрические пружины (витые рессоры) изготавливают из круглого прутка сечением от 16 до 40 мм. Такие пружины применяют главным образом в рессорном подвешивании паровозных и тендерных тележек, а также на паровозе Сч.

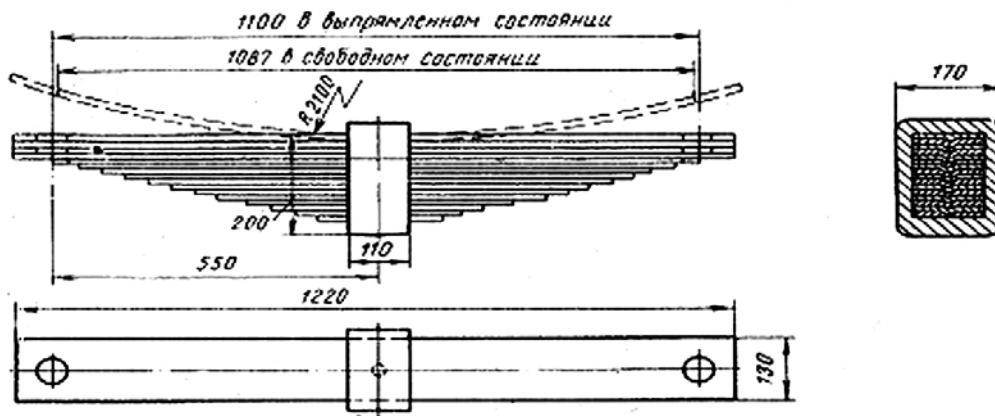


Рис. 237. Листовая рессора паровозов Л и ЛВ

Рессорные подвески и балансиры. Рессорная подвеска нижнего подвешивания (рис. 238) представляет собой стержень квадратного сечения, переходящий к низу в круглое сечение с резьбой. Для соединения с балансиром 2 вверху в подвеске 1 сделано отверстие, куда вставлен нож 3. На нарезной части подвески поставлены две гайки 4 и шайба 5, опирающаяся на накладку 6 рессоры 7. При помощи гаек регулируют натяжение рессоры. Для направления подвески на раму ставят скобу.

Для предохранения от повреждения нарезной части подвески, проходящей через рессору, резьбу внизу протачивают и ставят предохранительную трубку 8, которая удерживается шайбой 9 и гайкой 10.

Рессорная подвеска паровоза **ФД**, имеющего верхнее подвешивание, состоит из хомута и двух подвесок, соединённых валиком. Хомут надет на конец рессоры, а подвески охватывают с обеих сторон полотно рамы.

Нижние концы рамы подвесок имеют отверстия, куда вставлен нож, на который опирается конец балансира. В хомут вставлен вкладыш, опирающийся на накладку рессоры. Для предупреждения износа хомута в отверстие под валик запрессована втулка. От провёртывания валик удерживает шпонка. На конце валика поставлены шплинтовое кольцо и конический разводной штифт, удерживающие его от выпадания.

Подвешивание верхней рессоры (1-й оси) паровоза **Л** осуществлено следующим образом. Рессора 1 (рис. 239) воспринимает нагрузку через рессорную накладку 8, которая своим хвостовиком входит в отверстие, сделанное в коренных листах рессоры. Сквозь накладку 8 проходит валик 10, на концы которого надеты подвески 7.

Подвески располагаются с обеих сторон рамы и нижними проушинами соединены при помощи валика 4 с балансирами 2, укрепленными на раме уменьшения износа и удобства ремонта в рессорную накладку, балансиры и проушины подвесок запрессованы закалёнными втулками 3, 5 и 9. Смазка к трущимся поверхностям верхнего соединения подаётся из маслёнки 11 и нижнего – через валик из маслёнки 6 (при унифицированном подвешивании). В настоящее время применяют также втулки рессорного подвешивания, изготовленные из капрона.