

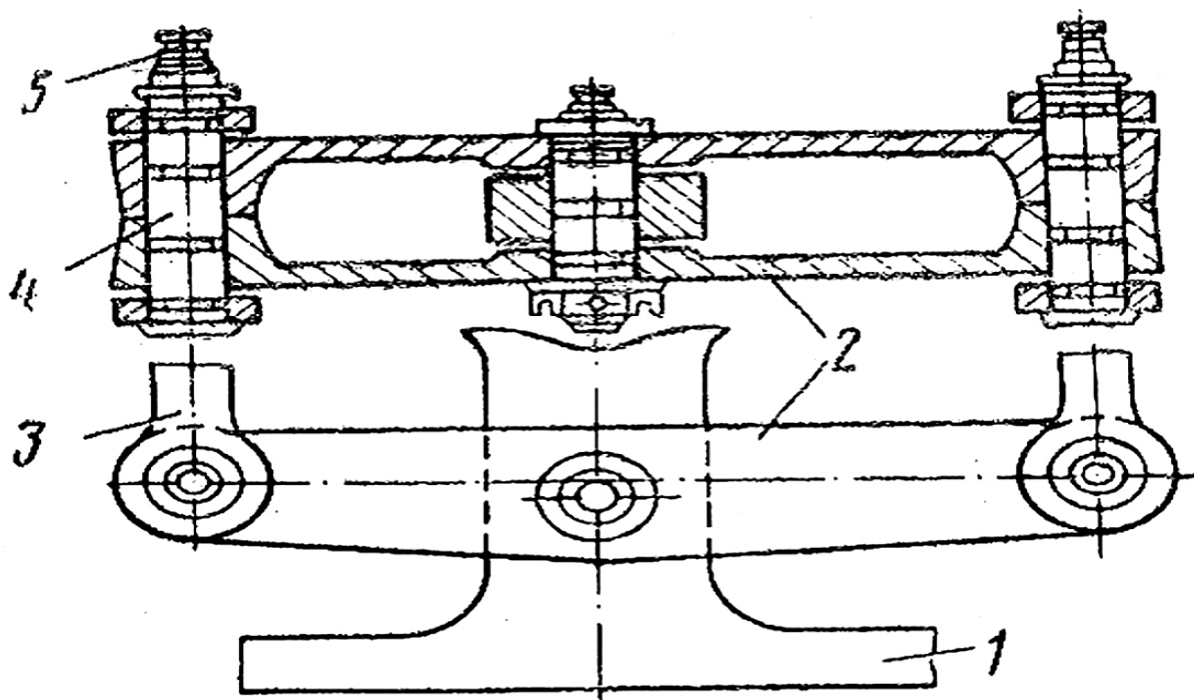


Рис. 240. Балансир паровоза Л:

1 – рама; 2 – балансир; 3 – рессорная подвеска; 4 – валик; 5 – маслѣнка

Так как сцепной вес является одним из элементов, ограничивающих силу тяги паровоза, то естественно, что повышение сцепного веса уменьшает (частично снимает) это ограничение. Применение увеличителя сцепного веса при полном использовании резервов мощности котла и машины даёт возможность повысить силу тяги паровоза.

Увеличитель сцепного веса разработан конструкторами Ворошиловградского паровозостроительного завода и применѣн на паровозе ЛВ (рис. 241). Над опорным стаканом 1 передней тележки установлен воздушный цилиндр 2, а над опорными стаканами 5 задней тележки установлены два воздушных цилиндра 4. Скалки цилиндров соединены с опорными стаканами тележек, на которые опираются концы продольных балансиров 3 и 6. При включении увеличителя сцепного веса (при помощи крана, установленного в будке машиниста) воздух из главного резервуара автотормоза поступает в нижние полости цилиндров и давит на поршни.

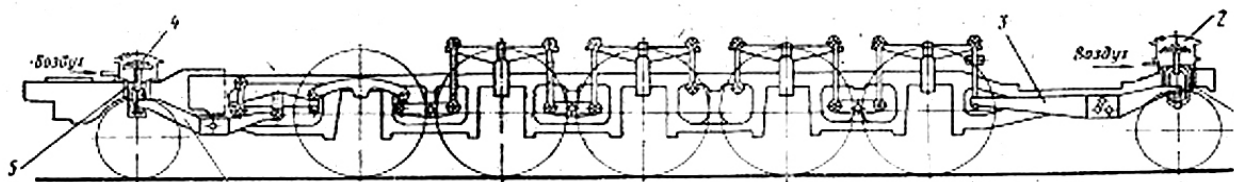


Рис. 241. Схема увеличителя сцепного веса паровоза ЛВ:

1, 5 – опорные стаканы тележки; 2, 4 – воздушные цилиндры; 3, 6 – балансиры

Сила давления воздуха через штоки, опорные стаканы тележек и концы продольных балансиров частично разгружает бегунковую и поддерживающую оси. Это одновременно вызывает повышение нагрузки на противоположный конец продольного балансира 3 передней тележки, связанного с рессорным подвешиванием 1-й и 2-й движущих осей,