

а также на концы продольных балансиров 6, каждый из которых соединён с рессорным подвешиванием (отдельно правой и левой стороны), 3-й, 4-й и 5-й движущих осей.

Увеличитель сцепного веса передней тележки (рис. 242) состоит из чугуна 1, поршня 3 с кожаной или резиновой манжетой 2 и скалкой 4. Поршень укреплен на конце скалки при помощи гайки 7. Полость цилиндра над поршнем для защиты от пыли и влаги закрыта крышкой 5, с фильтром 6. В месте прохода скалки в дне цилиндра поставлен сальник 8. В месте прохода скалки в дне цилиндра поставлен сальник 8. Скалка поршня нижним концом своим, имеющим увеличенный диаметр, соединена со стаканом 10, в который входит передний конец балансира 9.

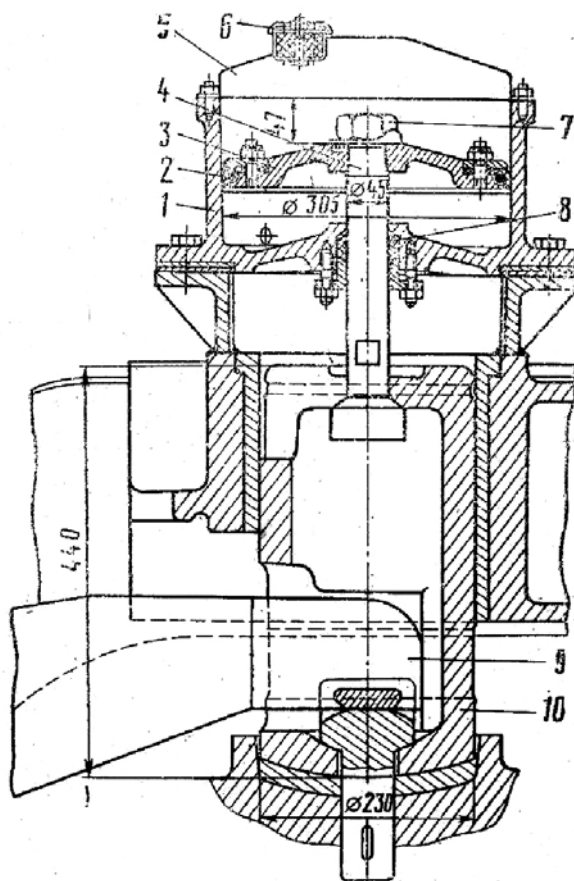


Рис. 242. Увеличитель сцепного веса передней тележки:

- 1 – цилиндр; 2 – манжета; 3 – поршень; 4 – скалка; 5 – крышка; 6 – фильтр;
7 – гайка; 8 – сальник; 9 – балансир; 10 – стакан балансира

За счёт разгрузки бегунковой и поддерживающей осей сцепной вес паровоза **ЛВ** увеличивается на 8 т, т. е. с 91 до 99 т.

Машинист включает увеличитель сцепного веса при трогании поезда с места и при следовании по тяжелым затяжным подъёмам, когда скорость не превышает 30 км/ч.

Кроме паровоза **ЛВ**, в порядке модернизации увеличителем сцепного веса оборудованы паровозы **ФД**, **Л** и **Е^а**, а также часть паровозов **ПЗ6**.