

2) сцепление в виде жёсткого радиального буфера. Сцепление первого вида применено у паровозов старых типов, второго – у паровозов серий **СО, ФД, ИС, Л, ЭР** и **Су** последних выпусков.

Винтовое сцепление с упругой рессорой (рис. 262) состоит из рабочей (средней) винтовой стяжки 1, жёстко соединённой шкворнем 2 со стяжным ящиком 3 паровоза и шкворнем 4 с рамой тендера.

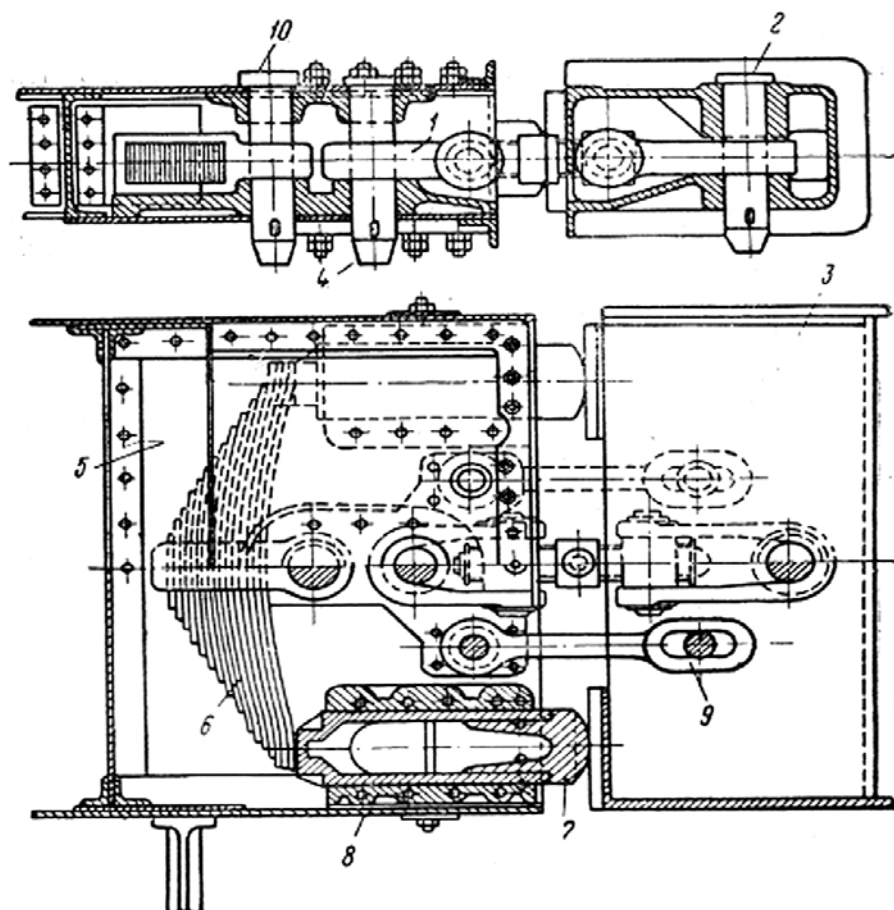


Рис. 262. Винтовое сцепление:

1 – винтовая стяжка; 2 – шкворень; 3 – стяжной ящик; 4 – шкворень;
5 – рама тендера; 6 – рессора; 7 – стакан; 8 – направляющие; 9 – тяга запасная; 10 – шкворень

В раме тендера помещена упругая рессора 6, которая своими концами упирается в буферные стаканы 7, установленные в направляющих 8. По бокам винтовой стяжки поставлены запасные тяги 9. Передняя головка каждой тяги имеет продолговатое отверстие во избежание изгиба и обрыва тяг при прохождении паровоза по кривым, когда тендер поворачивается относительно паровоза.

Винтовое сцепление работает следующим образом. При свинчивании центральной стяжки 1 тендер притягивают к паровозу. При этом буферные стаканы 7 упираются в стяжной ящик паровоза. Одновременно буферные стаканы упираются в концы упругой рессоры, благодаря чему создаётся упругая связь паровоза с тендером. При установке паровоза и тендера на кривой под некоторым углом друг к другу буферные стаканы перемещаются в направляющих. При этом один стакан, в который упирается стяжной ящик паровоза, входит в направляющую, нажимая одновременно на конец рессоры, которая