

поворачивается на шкворне 10, не давая дополнительного усилия, возникающего за счёт нажатия тендера на паровоз. В этот момент другой конец рессоры нажимает на другой стакан, который выходит из направляющей, оставаясь всё время прижатым к паровозу.

Жёсткое сцепление. Конструкция жёсткого радиального сцепления показана на рис. 263. Главная стяжка 1, расположенная вдоль продольной оси паровоза, соединена шкворнем 4 со стяжным ящиком паровоза и шкворнем 3 – со стяжным ящиком тендера. Внизу главной стяжки поставлена запасная стяжка 2, соединённая со стяжными ящиками теми же шкворнями.

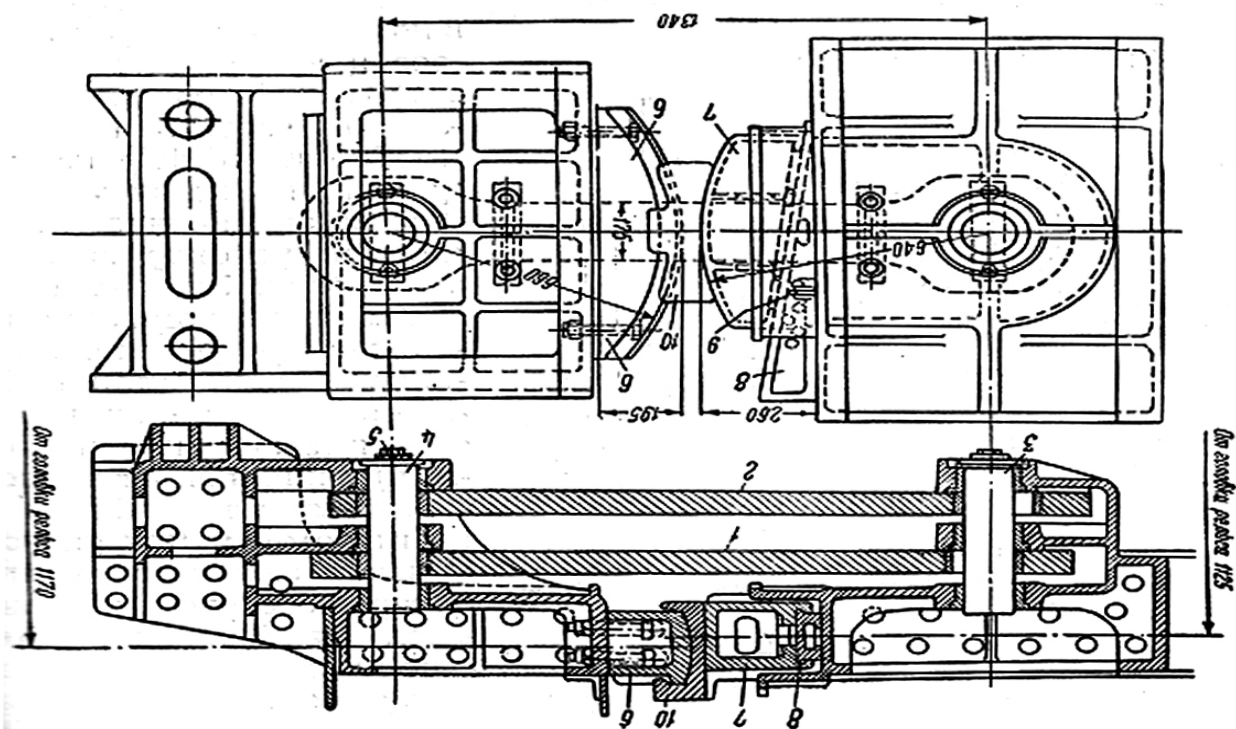


Рис. 263. Жёсткое радиальное сцепление:

- 1 – главная стяжка; 2 – запасная стяжка; 3 – шкворень; 3, 4 – шкворни; 5 – гайка;
6 – буфер центральный паровоза; 7 – буфер тендера; 8 – клин;
9 – коробка; 10 – подушка скользящая

К стяжному ящику паровоза прикреплён болтами центральный буфер 6 паровоза. Он имеет сферическую поверхность, описанную из центра, лежащего на оси шкворня 4. Буфер 7 тендера, расположенный против буфера паровоза, имеет цилиндрическую поверхность, ось которой совпадает с осью тендерного шкворня 3. Его устанавливают в коробку 9, прикреплённую к стяжному ящику тендера. Задняя сторона тендерного буфера имеет скос для помещения между буфером и коробкой натяжного клина 8. Между буферами паровоза и тендера ставят скользящую подушку 10, опорные поверхности которой имеют форму, соответствующую поверхности каждого буфера. Благодаря этому подушка может свободно скользить по буферам. Она имеет заплечик, которым опирается на верхнюю кромку паровозного буфера, чем предотвращается выпадение её вниз.

Для удержания клина в натянутом положении применяют нажимной винт. По мере износа поверхностей буферов и скользящей подушки клин затягивают, создавая тем самым необходимое уплотнение, а следовательно и жёсткость соединения. Сцепле-