установлена на двух парах секторов 12, которые вверху имеют две несопрягающиеся цилиндрические поверхности, а в нижней части – две цилиндрические поверхности малого радиуса (валики), входящие в соответствующие углубления подсекторных плит 9, установленных на раме тележки. Каждая пара секторов в отливке соединена перемычкой и при помощи тяги 8 – с люлькой.

Рама тележки, представляющая собой стальную отливку, имеет с боков обработанные вертикальные поверхности, служащие направляющими для букс, фасонные рёбра, создающие жесткость в вертикальной плоскости, а также приливы в виде кронштейнов для опоры цилиндрических пружин 6. Нагрузка от рамы тележки на буксы передаётся через двойное рессорное подвешивание – пружины 6 и рессоры 4, установленные на буксах и соединённые подвесками 5 с рамой. На концах подвесок укреплены гайками упорные шайбы 7.

При входе в кривую тележка под действием бокового давления наружного рельса на наружное кольцо, буксу и раму получает отклонение внутрь кривой. Секторы в это время выходят из среднего положения и становятся наклонно, опираясь внизу только валиком (рис. 245).

Возникающая в результате этого в секторном устройстве сила передаётся на связанную шарнирно с тележкой переднюю часть рамы паровоза, поворачивает её также внутрь кривой. При выходе паровоза из кривой под действием возвращающей силы, направленной от люльки, рама тележки возвращается в своё среднее положение. Так действует секторное устройство, представляющее собой возвращающий аппарат тележки.

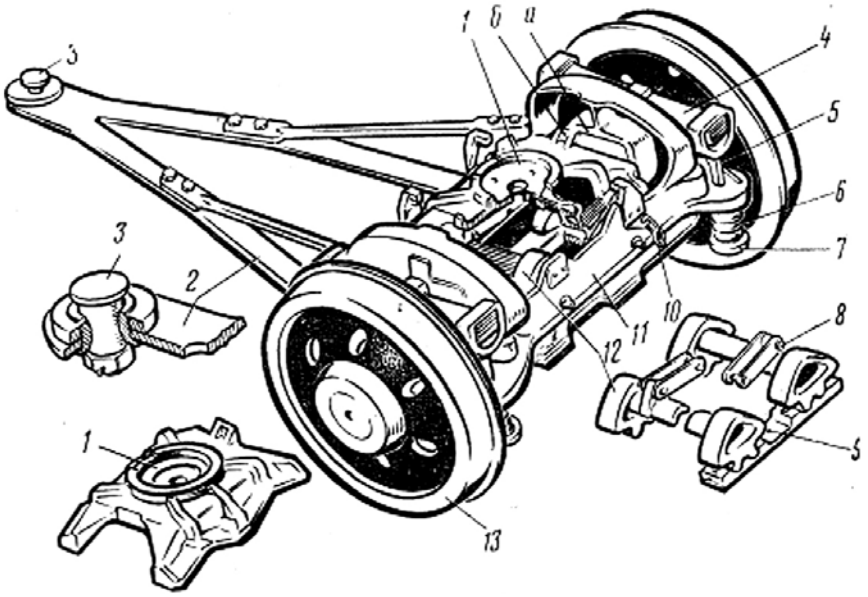

Рис. 244. Передняя тележка паровоза Л:
1 – люлька; 2 – водило; 3 – шкворень; 4 – рессора; 5 – подвеска;
6 – пружина; 7 – упорная шайба; 8 – тяга; 9 – подсекторная плита;
10 – цепь; 11 – рама тележки; 12 – сектора; 13 – колёсная пара