

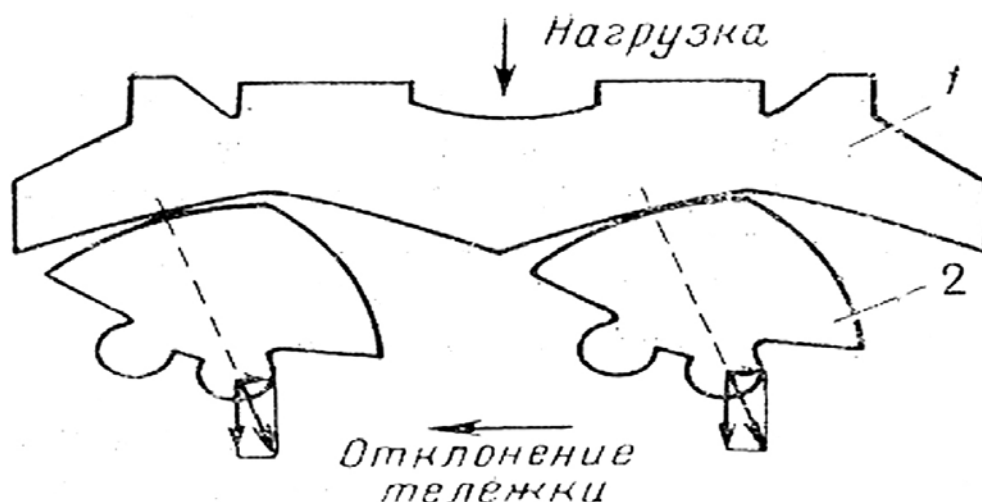


Рис. 245. Схема работы секторного возвращающего устройства:

1 – люлька; 2 – сектор

Тележка имеет боковое смещение в плоскости оси бегунка 125 мм на сторону. Перемещение тележки ограничивается выступами *a* на раме, в которые при наибольшем отклонении упирается люлька своими выступами *b* (см. рис. 245).

Для смазывания опорной поверхности стакана и люльки, а также опорного валика продольного балансира на стакане установлена маслѐнка.

Букса тележки, подобная буксам сцепных колѐсных пар, имеет П-образный корпус и полукруглый запрессованный подшипник.

На паровозах **Л** последнего выпуска к подшипникам букс передней тележки подведена централизованная смазка от пресс-маслѐнки. Торцовые шайбы и буксовые лица смазываются из фитильной маслѐнки в корпусе буксы.

Колѐсная пара 13 (см. рис. 244) с дисковыми центрами и бандажами шириной 140 мм имеет диаметр по кругу катания 900 мм. Рама тележки цепями 10 соединена с главной паровой рамой для удержания тележки под паровозом на случай поломки отдельных её деталей.

Передняя тележка паровоза **ЛВ** отличается от описанной тем, что имеет буксы с роликовыми подшипниками, буксы индивидуальные для каждой шейки, подшипники с коническими роликами.

Передняя тележка паровоза С^у (рис. 246), в отличие от описанной выше тележки, связана с первой сцепной осью паровоза.

Она имеет стальную раму 1, отлитую за одно целое с буксами и водилом. Хвостовик водила шкворнем 2 соединѐн с плитой 4, прикрепленной к междилиндровому скреплению. Для свободного поворота тележки вокруг шкворня в хвостовике водила установлена шаровая втулка 3.

Нагрузка на тележку передаѐтся через кронштейны 11, спиральные пружины 12, подвески 10, рессоры 9, стойки 14 и секторы 15, опирающиеся на буксы и выполняющие роль возвращающего устройства. Стойка рессоры удерживается в направляющей 13, прикрепленной болтами к раме паровоза.

Сектор 15 на своей опорной поверхности имеет отверстия и перекачивается по зубчатой подушке 16, укрепленной на буксе.