

Возвращающее устройство тележки состоит из четырёх двухопорных (рис. 251), секторы обращены рабочими цилиндрическими поверхностями вниз и опираются ими на планки 3, прикреплённые к раме тележки. В люльку 2 для каждого сектора впрессовано по два стальных цементированных валика 4, которыми люлька и опирается на секторы.

Валики опираются на стальные призмы 5, вставленные в выемки секторов.

Рабочие поверхности секторов цементированы. Опорные планки имеют угол наклона рабочих плоскостей 1:10. Таким образом, возвращающее усилие постоянно и равно 1/10 нагрузка на бегунок, т.е. около 1300 кг.

Опорные валики секторов смазывают из маслёнки, прикреплённой к стакану шкворня. Масло из маслёнки подаётся по трубке к люльке и по каналам 6 в верхней части люльки проходит к валикам. Каналы защищены от засорения приварными планками. Маслёнка смазывает также торцевую опорную поверхность шкворневого стакана и гнездо его 7 в люльке. Боковую цилиндрическую поверхность стакана и гнездо его в буферном бруске смазывают из ручной маслёнки.

Наибольшее отклонение тележки при прохождении паровозом кривой радиусом 150 м равно 135 мм. Отклонения тележки ограничены двумя выступами внизу у буферного бруса. Устройство букс и рессорного подвешивания такое же, как у паровоза серии ФД, но бронзовая наделка на торце буксы замена узким бортом подшипника.

Задняя тележка паровоза серии ФД. Эта тележка (рис. 252) одноосная. Она состоит из литой стальной рамы 1 коробчатого сечения, колёсной пары с наружными шейками, букс и рессорного подвешивания.

В передней части тележки расположен хвостовик с сферическим гнездом 2, в котором помещена шкворневая опора. В заднем конце рамы сделана отлитая с ней за одно целое поперечина, на которой по бокам установлены секторы 3. Двухопорные секторы устанавливаются радиально в направлении к центру шкворневой опоры и, следовательно, под некоторым углом к продольной оси тележки.

Когда тележка отклоняется на кривой, секторы на своих валикообразных опорах поворачиваются в направлении, перпендикулярном радиусу, проведённому от середины сектора к центру шкворневой опоры; при отклонении тележки вправо секторы отклонятся влево, и наоборот.

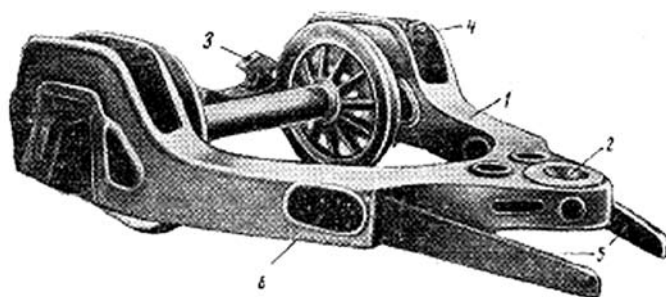


Рис. 252. Задняя тележка паровоза серии ФД:

1 – рама; 2 – гнездо; 3 – сектор; 4 – рессора; 5 – балансир; 6 – валик

Тележка может отклоняться от среднего положения на 125 мм в обе стороны при прохождении паровозом кривой радиусом 150 м.

Отклонение ограничивают два выступа на поперечине тележки, в которые упирается прилив нижней части стяжного ящика рамы. Возвращающая сила тележки равна 1620 кг.