

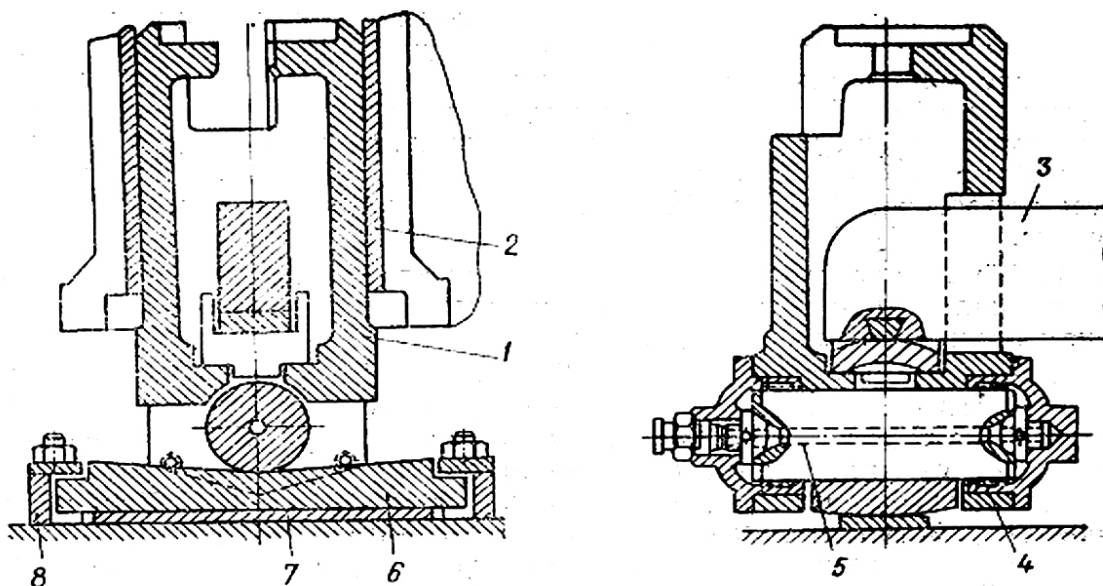


Рис. 254. Возвращающее устройство задней тележки паровоза ЛВ:
1 – опорный стакан; 2 – втулка; 3 – балансир; 4 – игольчатый подшипник; 5 – ролик;
6 – опорная плита; 7 – прокладка; 8 – ограничитель

В нижней части стакана на игольчатых подшипниках 4 установлен ролик 5. При поперечном отклонении тележки ролик перекачивается по наклонным плоскостям опорной плиты 6, установленной на раме тележки. При любом отклонении ролика возникает боковая сила, которая стремится вернуть тележку в среднее положение.

Нижняя поверхность опорной плиты 6, которой она опирается на подкладку 7, сделана в поперечном сечении радиальной. Это даёт возможность плите самоустанавливаться, что обеспечивает постоянный контакт ролика по всей его длине с наклонной плоскостью. Для удержания плиты от поперечного и продольного сдвига поставлены ограничители 8, которые не препятствуют повороту плиты.

Двухосные тележки. У пассажирского паровоза ПЗ6 передняя и задняя тележки двухосные.

Передняя двухосная тележка паровоза ПЗ6 (рис. 255) имеет стальную литую раму 6, колёсные пары 1 диаметром 900 мм с дисковыми центрами и внутренними шейками с роликовыми буксами. Рама в своей средней части опирается на установленные с боков тележки листовые рессоры 3, а имеющимися на концах буксовыми вырезами входит в направляющие буксы. Через концы рессор, упорки, подушки и болты-подвески 9 нагрузка передаётся спиральными пружинами 2, от которых через специальные плиты – балансирам 8, расположенным с обеих сторон тележки. Концы балансиров опираются на буксы.

Углублённую часть рамы, в которой установлены подсекторные плиты и где работают нижние опорные части секторов возвращающего устройства, заполняют маслом. Масло также заливают внутрь шкворня.

Для ограничения поворота тележки вокруг шкворня на раме тележки укреплены две предохранительные цепи 5, соединённые с приливами шкворня, приболченного к цилиндрическому блоку.