

ние этого типа не допускает продольной и боковой игры и вместе с тем обеспечивает свободное вписывание паровоза в кривые, а также позволяет паровозу свободно перемещаться относительно тендера в вертикальном направлении при неровностях пути. Жёсткая связь между паровозом и тендером в продольном направлении благоприятно влияет на плавность хода паровоза. Это выражается в том, что масса тендера как бы объединяется с массой паровоза в одно целое, благодаря чему уменьшается поддёргивание паровоза при движении.

Как уже было описано выше, сцепление паровоза с тендером на большинстве серий жёсткое с радиальным буфером и лишь на немногих паровозах сохранилось упругое винтовое.

Водяной бак тендера. Водяные баки тендера бывают клёпанные и сварные. По своей форме они преимущественно прямоугольные, но бывают также и полуцилиндрические.

Прямоугольный бак шестиосного тендера паровоза **ФД**, как и большинства других современных паровозов, представляет собой сварную конструкцию и имеет в плане форму буквы П (рис. 264). Боковые стенки 1 бака обычно изготовлены из листовой стали марки Ст. 3 толщиной 6 мм, а потолок (палуба) и днище 5 – толщиной 7-8 мм. Для придания баку необходимой жёсткости внутри него поставлены поперечные и продольные крепления – перегородки.

Поперечные перегородки 2 представляют собой листы, которые при помощи угольников приварены к боковым стенкам, к днищу и к палубе бака. Эти перегородки имеют вырезы, которые в соседних перегородках расположены со смещением. Помимо укрепления стенок бака, поперечные перегородки уменьшают колебания воды и гидравлические удары о стенки бака при движении паровоза, особенно при ускорении и замедлении хода.

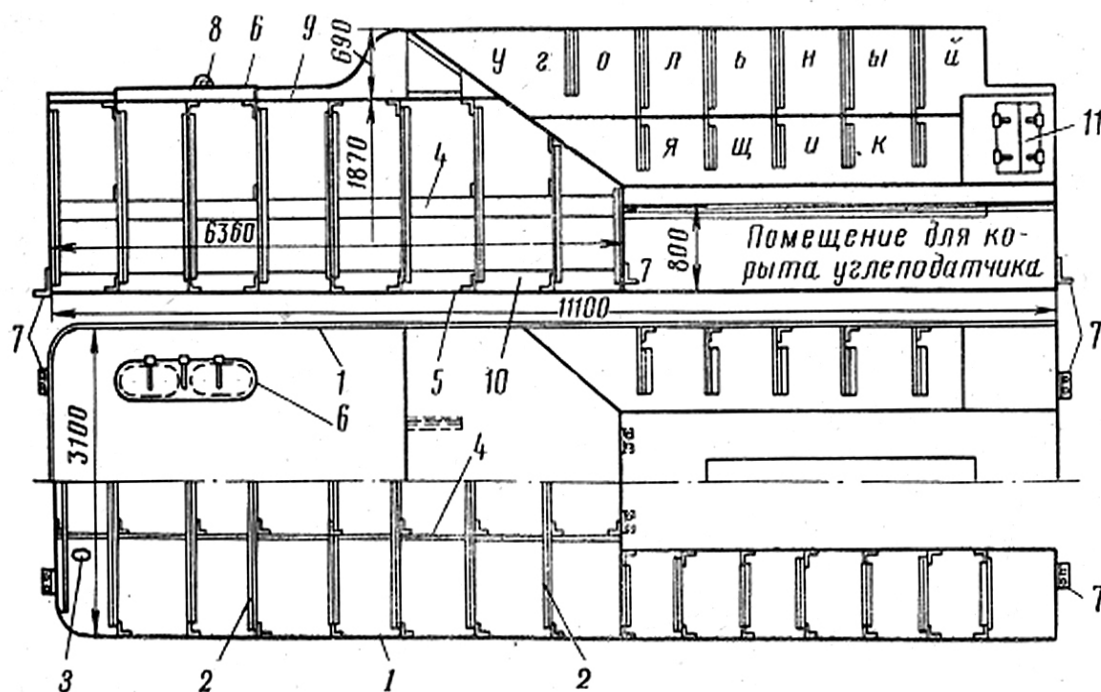


Рис. 264. Бак шестиосного тендера:

- 1 – боковые стенки; 2 – поперечные перегородки; 3 – промывательные люки;
- 4 и 10 – продольные крепления; 5 – днище; 6 – горловина; 7 – лапы;
- 8 – ухо для подъема бака; 9 – палуба; 11 – ящик для инструмента