

Для слива воды с палубы в случае переполнения бака водой имеются спускные трубы. На некоторых баках установлена сигнальная труба, верхний обрез которой несколько не доходит до палубы бака; через неё сливается излишняя вода. На тендере паровозов **ЛВ** и **ПЗ6** отработавший в машине углеподачика пар отводится в водяной бак через установленный в его задней части маслоотделитель. Часть паровозов **ТЭ** имеет безрамный тендер с полуцилиндрическим (корытообразным) баком, который изготовлен из листов толщиной 8 мм. Передний и задний стяжные ящики, а также пятники и скользяны приварены к баку. Сила тяги паровоза передаётся через водяной бак, который в этом случае называется несущим.

Тележки тендера. На тележки устанавливают раму тендера с водяным баком. Под тендер устанавливают две тележки. Таким образом каждая тележка воспринимает половину общего веса тендера. По числу осей тележки бывают двухосные и трёхосные. В зависимости от этого тендеры подразделяются на четырёхосные и шестиосные. На каждую тележку рама тендера опирается через пяту, благодаря чему тележка может свободно поворачиваться и вписываться в кривые участки пути. Тележка тендера состоит из рамы, колёсных пар, букс и рессорного подвешивания. Кроме того, на тележке устанавливают тормозное оборудование – тормозную передачу и подвески с торсионными колодками. Рама тележки по конструкции бывает клёпаная, литая и поясная.

Клёпаная рама тележки, применённая у тендеров паровозов серии **Э**, изображена на рис. 267. Она состоит из двух продольных полотен 1 толщиной 22 мм. Впереди и сзади концы полотен скреплены швеллерными балками 2. Для жёсткости продольные полотна и швеллерные балки в углах укреплены горизонтальными раскосными накладками 3. Посредине продольные полотна рамы соединены между собой поперечным скреплением в виде двух швеллерных балок и двух приклёпанных сверху листов 4, представляющих шкворневую балку, на которую передаётся нагрузка от рамы тендера. К шкворневой балке в центре тележки приклёпывают шкворневой подпятник 5, имеющий сверху расточку, в которую заходит своим уступом шкворневая пята, приклёпанная снизу к раме тендера. Таким образом, нагрузка от рамы тендера передаётся через шкворневую пятую на подпятник и далее на шкворневую балку тележки, от которой через раму, рессорное подвешивание и буксы – на колёсные пары.

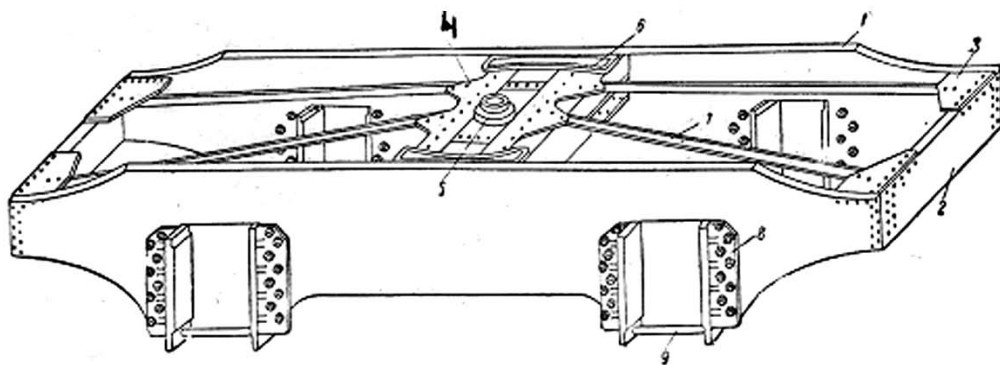


Рис. 267. Клёпаная рама тележки тендера паровоза серии **Э**:

- 1 – полотно продольное; 2 – балки швеллерные; 3 – накладка раскосная; 4 – лист; 5 – подпятник;
6 – скользян; 7 – диагональный раскос; 8 – буксовые направляющие; 9 – связь подбуксовая