

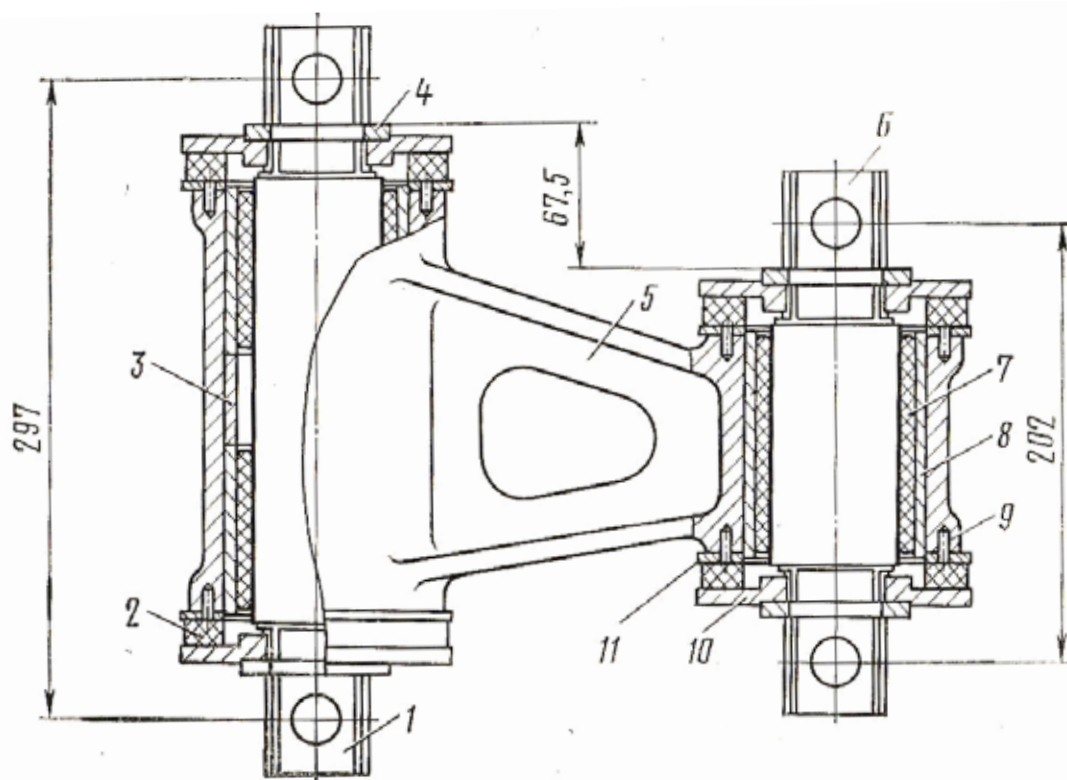


Рис.114. Поводок буксы:

1 – амортизатор двойной; 2 – амортизатор торцовый; 3 – дистанционное кольцо; 4 – упорные полукольца; 5 – тяга поводка; 6 – амортизатор одинарный; 7 – резиновая втулка; 8 – наружная втулка амортизатора; 9 – штифт для фиксации торцового амортизатора; 10 – наружное кольцо; 11 – внутренняя шайба

Поводок буксы имеет четыре торцовых амортизатора 2, изготовленных из двух металлических шайб, между которыми привулканизировано резиновое кольцо толщиной 16 мм. Наружное кольцо, имеющее клиновое отверстие, надевают на хвостовик валика цилиндрического амортизатора, установленного в головку поводка.

Внутреннюю шайбу амортизатора соединяют с торцом поводка четырьмя штифтами диаметром 6 мм. Торцовые амортизаторы, собранные на поводке буксы, сжимаются на 3 мм упорными полукольцами 4, вставляемыми в проточку на хвостовике валика.

При относительном вертикальном смещении рамы тележки и буксы поводок поворачивается на некоторый угол. Валики амортизаторов жестко укреплены в клиновых пазах буксы и рамы и поворачиваться не могут. Поворот буксового поводка происходит только благодаря деформации резиновых втулок и шайб. Выбор положения поводков учитывает необходимость уменьшения деформаций резиновых амортизаторов при относительном перемещении буксы и рамы тележки.

Предварительное поджатие резины амортизаторов обеспечивает стабильность характеристик при деформациях. Формирование цилиндрических резинометаллических амортизаторов путем запрессовки резиновой втулки с определенным поджатием увеличило долговечность работы амортизатора в сравнении с другими методами их изготовления.

119. ОПОРНО-РАМНОЕ ПОДВЕШИВАНИЕ ТЯГОВЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ТЭПЛОВОЗА ТЭП70

Этот тип подвешивания несмотря на свою сложность обладает значительными преимуществами перед опорно – осевым подвешиванием. Закрепленный в раме тележки, тяговый двигатель, оказывается полностью подрессоренным и по этому на него в меньшей степени передаются толчки и вибрации от пути. При таком способе подвешивания неподрессоренная