

масса уменьшается почти в два раза, и значит колесно – моторный блок оказывает меньшее воздействие на путь.

На отечественных тепловозах получили распространение в основном две системы опорно-рамного привода: с двусторонней передачей момента на колесную пару полым валом, центрированным в подшипниках скольжения двигателя, и односторонней с помощью карданного вала, связанного с зубчатым колесом упругими муфтами. Первая система применена на тепловозе ТЭП60 и семи первых тепловозах ТЭП70, вторая на – тепловозах ТЭП70 последних выпусков и ТЭП75.

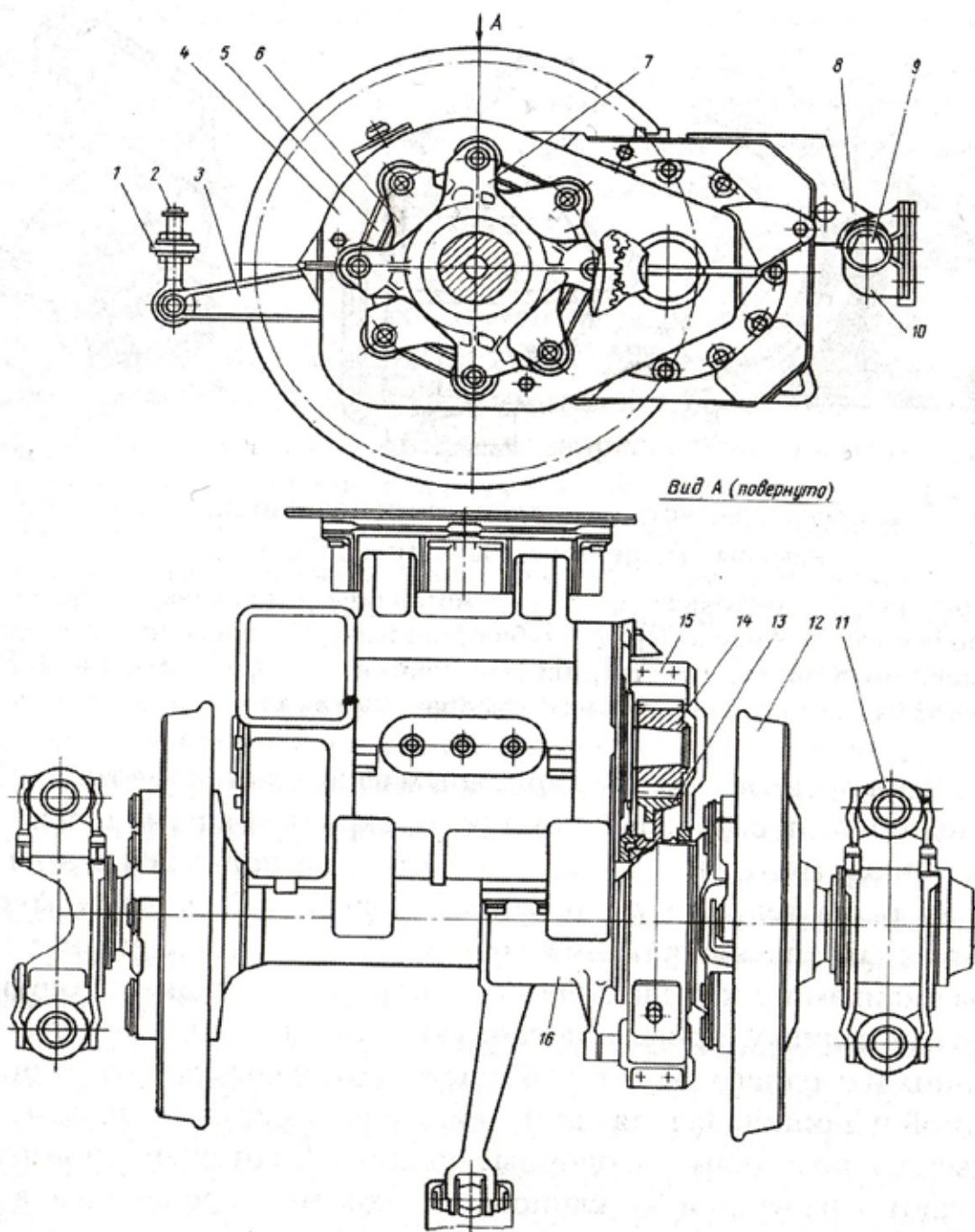


Рис.115. Колесно-моторный блок тепловоза ТЭП70:

1 – полка кронштейна рамы для подвески двигателя; 2 – подвеска с гайками; 3 – кронштейн двигателя; 4 – зубчатый редуктор; 5 – поводок с резинометаллическими шарнирами; 6 – приводной фланец ступицы зубчатого колеса; 7 – приводной фланец полого вала; 8 – опорные приливы двигателя; 9 – опорный валик; 10 – кронштейн рамы тележки; 11 – букса; 12 – колесная пара; 13 – зубчатое колесо; 14 – шестерня; 15 – кожух редуктора; 16 – опора подшипников привода