

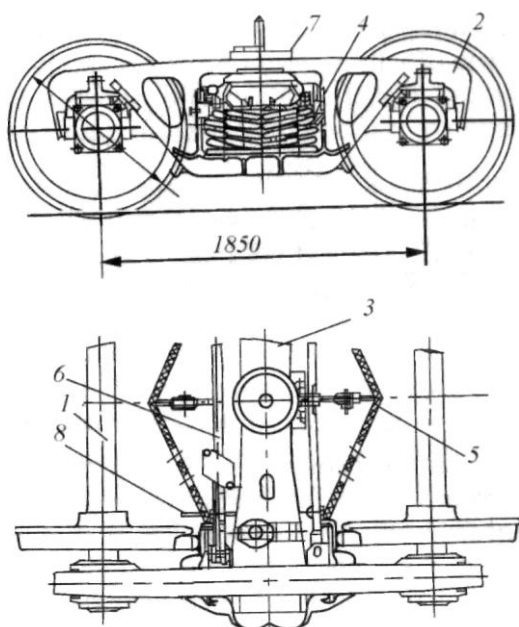
Тележка модели 18-578

Тележка модели 18-578 с увеличенной гибкостью рессорного подвешивания и износостойкими элементами **предназначена для подкатки под грузовые вагоны с измененной конструкцией скользунов на раме вагона.**

Тележка обеспечивает пробег до первого деповского ремонта 500 тыс. км.

Тележка (рис. 7.8) состоит из двух колесных пар 1 с буксами, двух боковых рам 2, наддрессорной балки 3 рессорного подвешивания 4 с нейтральным расположением рессорных комплектов в боковых рамах тележки, тормозной передачи 5 с опорной балкой 6 автоматического регулятора и устройством отвода колодок 8.

На опорных поверхностях буксовых проемов боковых рам установлены сменные износостойкие скобы с приваренными к ним износостойкими планками. В отверстия кронштейнов для роликов подвесок триангелей установлены сменные износостойкие втулки.



Тележка двухосная модели 18-578

Тележка с увеличенной гибкостью рессорного подвешивания и износостойкими элементами **предназначены для подкатки под грузовые вагоны с измененной конструкцией скользунов .**

На верхнем поясе наддрессорной балки расположены опорные площадки с резьбовыми отверстиями для установки скользунов упруго-каткового типа и подпятниковое место для опоры пятника вагона.

В колесной паре применены колеса из стали повышенного качества и твердости и оси, изготовленные методом непрерывного разлива стали в условиях вакуумирования.

Буксовые узлы оборудованы цилиндрическими подшипниками или двухрядными коническими типа TBV 130x250, которые установлены типовые корпуса букс. Посадка конических подшипников — прессовая.

Торцевое крепление подшипников позволяет выполнять обточку колес по кругу катания без демонтажа крепления.

Рессорное подвешивание включает два рессорных комплекта и включает семь двойных витых цилиндрических пружин и два фрикционных гасителя колебаний. **По сравнению с тележкой 18-100 рессорный комплект имеет увеличенную гибкость за счет увеличения высоты пружин,**

Фрикционные планки имеют сменные контактные планки толщиной 6 мм твердостью 320...412НВ, устанавливаемые свободно.

Фрикционные клинья отлиты из высокопрочного чугуна.

Для защиты от износа наклонных поверхностей клина и надрессорной балки, на наклонной поверхности клина устанавливается сменная износостойкая полимерная накладка.

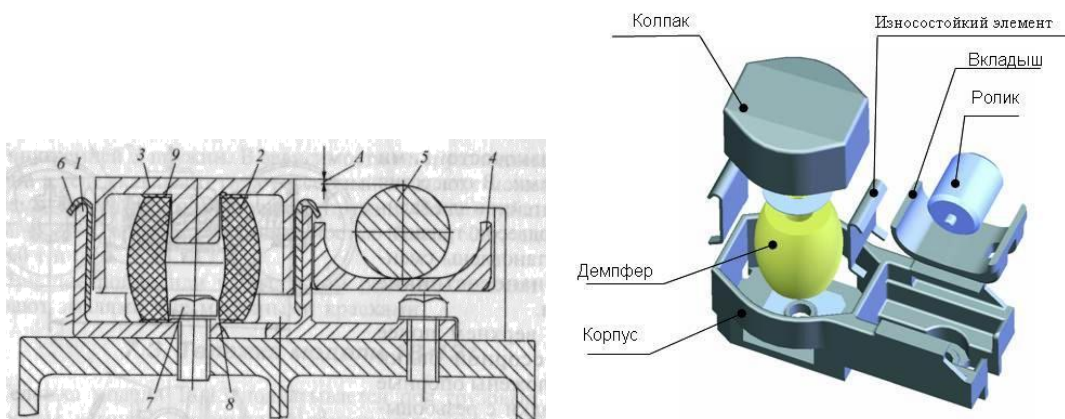
Скользун **упруго-каткового типа постоянного контакта**

Фирмы А Стакки

Служит :

- 1.для гашения боковых(горизонтальных) колебаний кузова;
- 2.ограничения виляния тележки;
- 3.повышения устойчивости вагона ,так как кузов опирается на три точки – скользяны и подпятник,что увеличивает скорость поезда .

Упруго-катковый скользян состоит:



1 корпуса, 2.упругого элемента (демпфера),3.колпака ,4.Вкладыша,5 ролика.

Демпфер имеет бочкообразную форму. Изготовлен из полиуретана ННЦ ПУ-5, устанавливается в литой корпус и **служит для гашения вертикальных колебаний**. На демпфер установлен колпак 3, который находится в постоянном контакте со скользяном рамы вагона. В местах контакта колпака с корпусом установлены два смежных износостойких элемента 6. Ролик 5 перекрывается по вкладышу 4 и ограничивает прогиб

демпфера 2. Скользуну устанавливаются на опорные поверхности надрессорной балки и крепятся болтами 7 и стопорными шайбами 8.

!!!!!! Исправность деталей скользуна определяется расстоянием А между опорными поверхностями колпака и рамы, которое должно в свободном состоянии тележки составлять $30_{-1,5}^{+2,5}$ мм. После подкатки тележек под вагон размер А должен составлять 8 ± 2 мм.

Тормозная передача тележки 18-578 оборудована устройством направленного отвода колодок от колес при отпущенном тормозе, обеспечивающим равномерный износ колодок

Тележка модели 18-194

Тележка предназначена для подкатки под грузовые вагоны нового поколения, **Тележка имеет существенные отличия от серийной тележки модели 18-100.**

Новая тележка имеет **центральное подвешивание, выполненное из витых цилиндрических двухрядных пружин повышенной гибкости, с билинейной характеристикой, Конструкция тележки позволяет устанавливать клиновой гаситель фирмы А. Стаки.**

Буксовый узел 1 (7.10) включает в себя двухрядный конический роликовый подшипник кассетного типа, что позволяет исключить ремонт в условиях депо, при этом межремонтный пробег составляет не менее 8 лет.

Передача нагрузки от рамы тележки 4 на буксовый узел происходит через адаптер 2.
диаметр подпятника увеличен до 354 мм