

На паровозах серий Э, Сч, СО задний золотниковый сальник (рис. 128) состоит из лабиринтовой втулки 1, имеющей подвижность в любом направлении, что достигается при помощи двух сферических колец 2

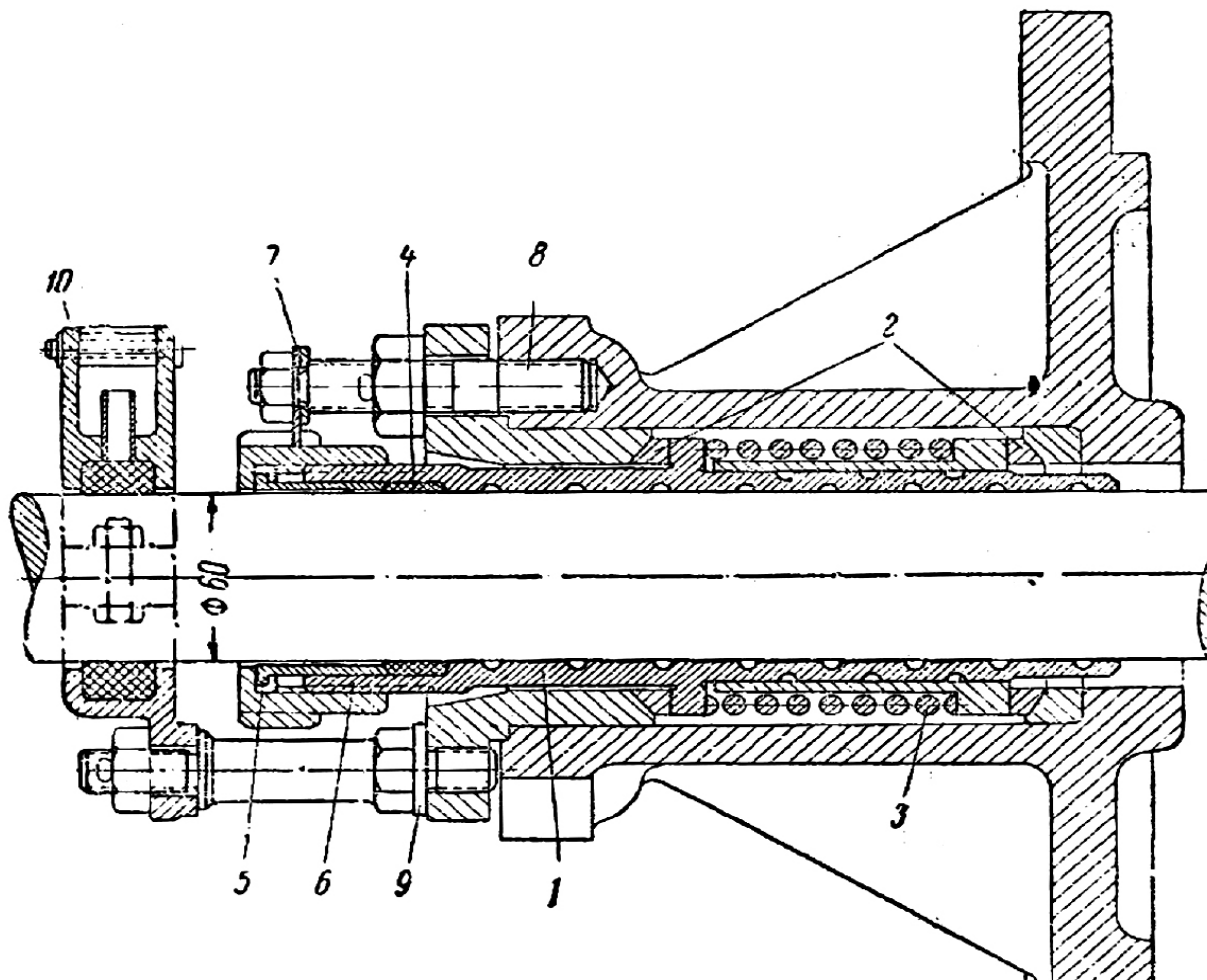


Рис. 128. Золотниковый сальник:

1 – втулка лабиринтовая; 2 – кольцо сферическое; 3 – пружина распорная; 4 – набивка асбестовая; 5 – грундбукса; 6 – гнездо-расточка; 7 – замок; 8, 9 – шпильки

Плотность прилегания бурта втулки к заднему кольцу, а также самих колец к их гнёздам обеспечена нажатием распорной пружины 3. Сальник имеет дополнительное уплотнение в виде мягкой набивки 4 из асбестового шнура. Для помещения набивки во втулке 1 имеется расточка-гнездо 6.

Уплотнение набивки производят при помощи грундбуксы 5. На бронзовую втулку навинчивают специальную гайку, имеющую наружные зубцы, от самоотвёртывания гайку удерживают замком 7, надетым на шпильку 8.

Для смазывания скалки на шпильке 9 укреплена фитильная маслѐнка 10, в которой помещается асбестовая набивка. Набивка служит также для очистки скалки от пыли. Для возможности надевания маслѐнки на скалку её выполняют разъемной из двух частей – верхней и нижней – и скрепляют между собой при помощи двух болтов. Передний глухой золотниковый сальник имеет устройство, которое ясно из чертежа (см. рис. 121).