

сы, к которым присоединены гибкие рукава маслоспроводов. Подача же смазки к наличникам буксы осуществляется: с одной стороны, по каналу, просверленному в буксовой направляющей, а с другой, клиновой стороны – по каналу в буксовой направляющей и по трубке, проведенной к выемке в буксовом клине.

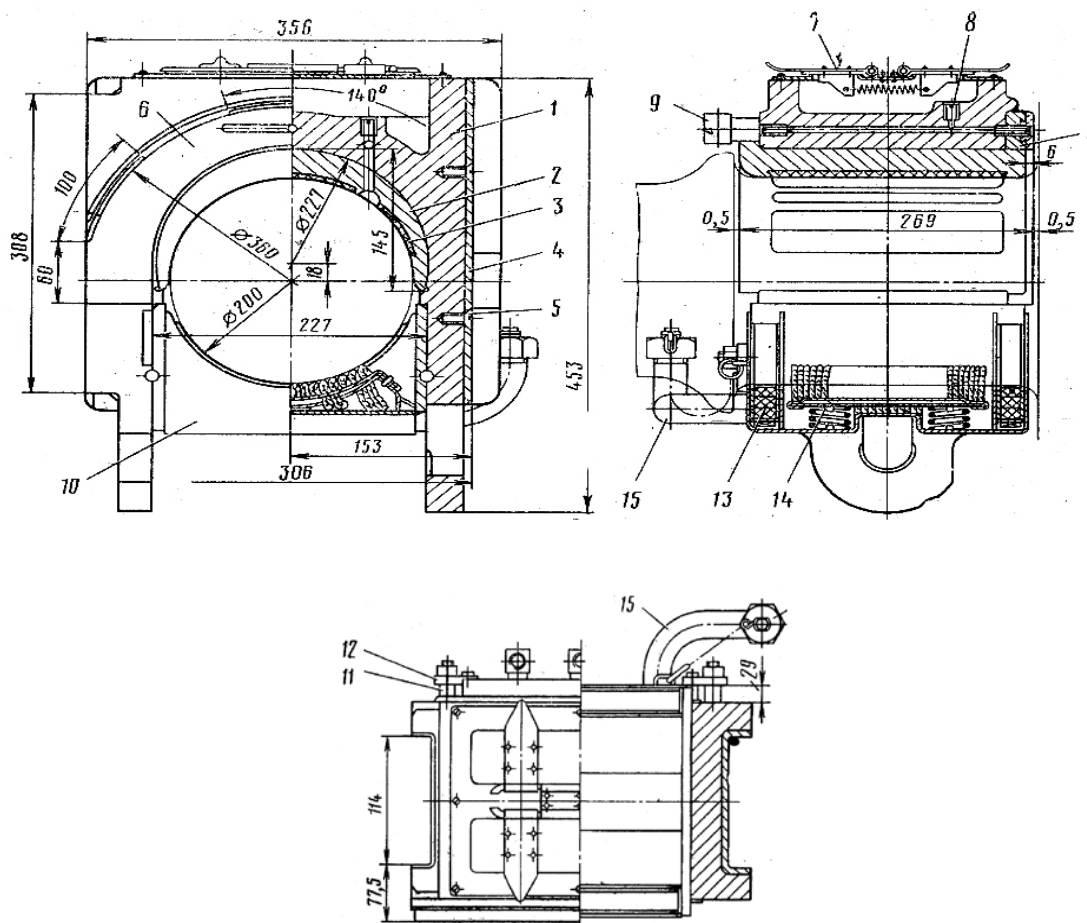


Рис. 226. Унифицированная букса сцепных осей паровозов ЭР: 1 – корпус буксы; 2 – подшипник; 3 – колодцы для баббитовой заливки; 4 – наличник; 5 – винт; 6 – торцовая шайба; 7 – крышка; 8 – винт-заглушка; 9 – штуцер; 10 – подбуксовая коробка; 11 – стержень; 12 – планка; 13 – манжета; 14 – польстер; 15 – трубка

Снизу в буксу вставлена стальная сварная подбуксовая коробка 10, которая удерживается стержнями 11, пропущенными между стенками подбуксовой коробки и корпуса буксы. Для предотвращения выпадения стержня к нему приварена планка 12, укрепленная к буксе шпилькой и гайкой.

В подбуксовой коробке имеются два паза, куда вставляют войлочные пылевые манжеты 13, охватывающие с двух сторон шейку оси и защищающие её от попадания пыли и грязи. В подбуксовую коробку закладывают польстер 14, состоящий из щетки, изготовленной из пряжи и закрепленной на металлической пластине. Щётка польстера при помощи двух пружин прижимается к шейке оси.

Смазку заливают в подбуксовую коробку через трубку 15, которая приварена к коробке и закрыта крышкой 16. Смазка, залитая в подбуксовую коробку, впитывается свисающими со щетки концами и поступает в щетку, которая постоянно плотно прижата к шейке оси.