

Корпус буксы внизу имеет проушины, в которые своими заплечиками устанавливают серьгу. На этой серьге при помощи валика подвешивают рессору.

Подобные буксы имеют паровозы **СО**, но без оборудования для централизованной смазки.

Унифицированная букса паровозов **Е^а**, **Е^м** и **Е^{мв}** (рис. 227) также имеет стальной литой корпус 1 и подшипник 2, который может быть бронзовым с заливкой колодцев 3 баббитом или армированным. У армированного подшипника корпус стальной литой или штампованный, армировка – бронза марки ОЦНЗ-7-5-1 с заливкой колодцев баббитом БК.

Так как у паровозов **Е^а**, **Е^м** и **Е^{мв}** брусовая рама и в буксовых вырезах имеются чугунные накладки, у букс отсутствуют бронзовые наличники.

Стальная торцовая шайба 4, армированная бронзой, приварена к корпусу буксы. Вместо нее также может быть установлена бронзовая торцовая шайба на потайных винтах с приваркой стальных упоров внизу.

Букса приспособлена к централизованной смазке. Смазка из маслопровода подводится к штуцерам 5, установленным на внутреннем торце корпуса буксы, и по горизонтальным каналам диаметром 10 мм поступает к трущимся поверхностям буксового подшипника, торцовой шайбы и боковым выемкам буксы, где устанавливаются накладки рамного выреза (у паровоза **Е^{мв}**).

Паровозы **Е^а** и **Е^м** имеют централизованную смазку только буксовых подшипников. Подача смазки к торцовой шайбе и боковым выемкам буксы производится по другим сверлениям диаметром 8 мм, показанным на рисунке, из верхнего резервуара корпуса, имеющего крышку 6.

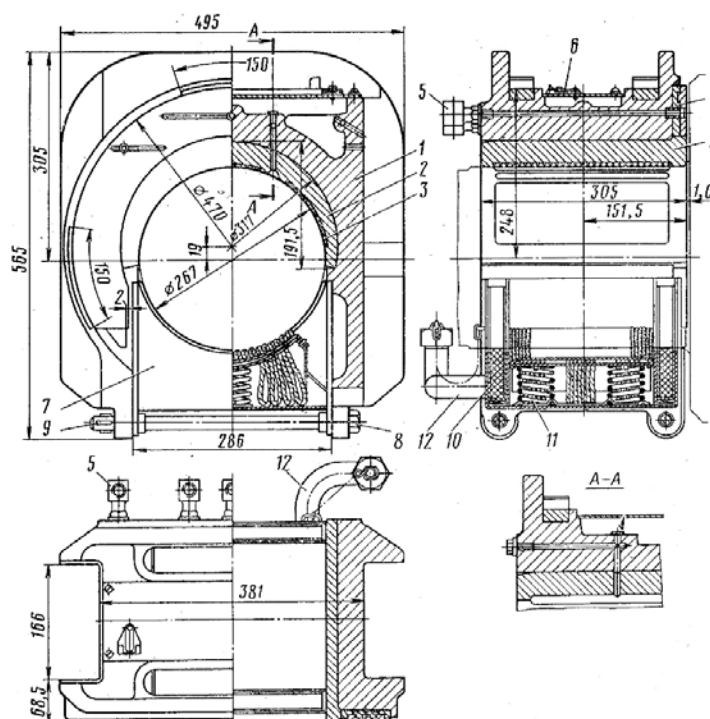


Рис. 227. Букса ведущей оси паровоза **Е**:

1 – корпус буксы; 2 – подшипник; 3 – баббитовая заливка; 4 – торцовая шайба; 5 – штуцер;
6 – крышка; 7 – подбуксовая коробка; 8 – болт; 9 – чека; 10 – манжета; 11 – полстер; 12 – трубка