

В нижней части буксы установлена подбуксовая коробка 7, укрепляемая к буксе двумя болтами 8 и чеками 9. В подбуксовой коробке уложены войлочные манжеты 10 и установлен польстер 11. Через трубку 12 подбуксовая коробка пополняется смазкой.

Букса паровоза Л (рис. 228) имеет бронзовый или стальной армированный подшипник 3 с колодцами для баббитовой заливки 12. Ввиду того, что у паровозов с чугунными накладками и клиньями без наличников (ФД) в эксплуатации наблюдались задиры буксовых лиц стального корпуса 1, на буксы паровоза Л поставлены бронзовые наличники 7, укрепленные винтами. Бронзовые торцовые шайбы 2 укреплены винтами, и, кроме того, внизу поставлены упоры 4, предохраняющие шайбы от ослабления. Чертежами унифицированных букс предусмотрена постановка также стальных армированных бронзой торцовых шайб.

Смазка подшипника производится централизованно от пресс-масленки. Для этого в корпусе просверлены горизонтальный и вертикальный каналы с выходом на рабочую поверхность подшипника.

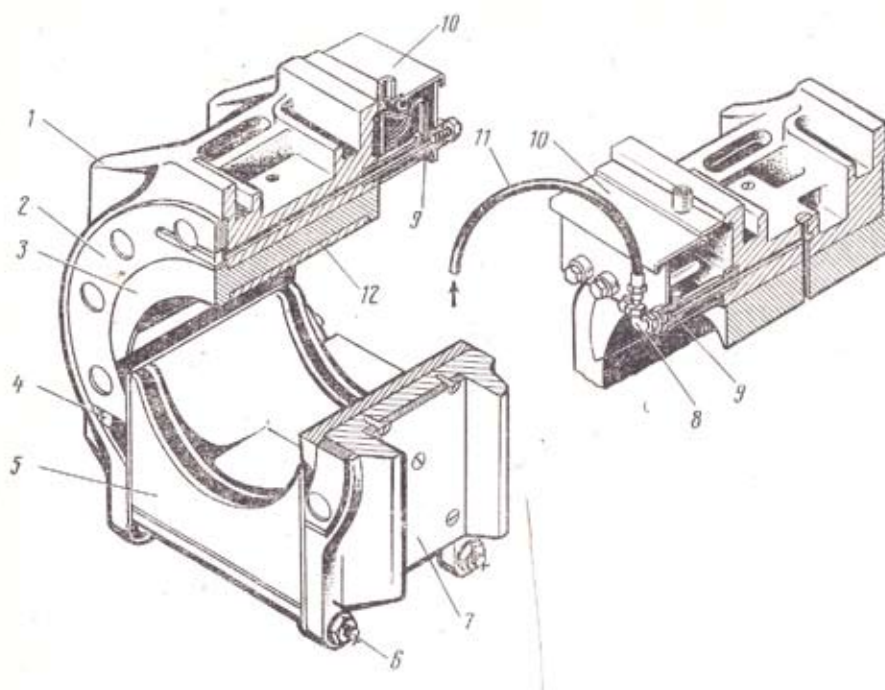


Рис. 228. Букса паровоза Л:

- 1 – корпус буксы; 2 – шайба торцовая; 3 – подшипник; 4 – упор;
5 – коробка подбуксовая; 6 – болт; 7 – наличник; 8 – колено; 9 – штуцер;
10 – масленка; 11 – рукав; 12 – заливка баббитовая

С внутренней стороны корпуса буксы в горизонтальный канал ввернут штуцер 9, к которому присоединены колено 8 и гибкий рукав 11 централизованной смазки. При порче централизованной смазки подшипник может смазываться из фитильной масленки 10, приваренной с внутренней стороны корпуса буксы. Торцовая шайба и буксовые лица смазываются только из фитильной маслѐнки 10.

Буксовый подшипник 2 (см. рис. 226 и 227) по наружной поверхности обтачивают с необходимым натягом под запрессовку в корпус буксы. Для упора в корпус подшипник с одной стороны имеет борт. Внутреннюю поверхность подшипника чисто обрабатывают, а затем пригоняют по краске к шейке оси. В нижней части подшипника (по внутренней