

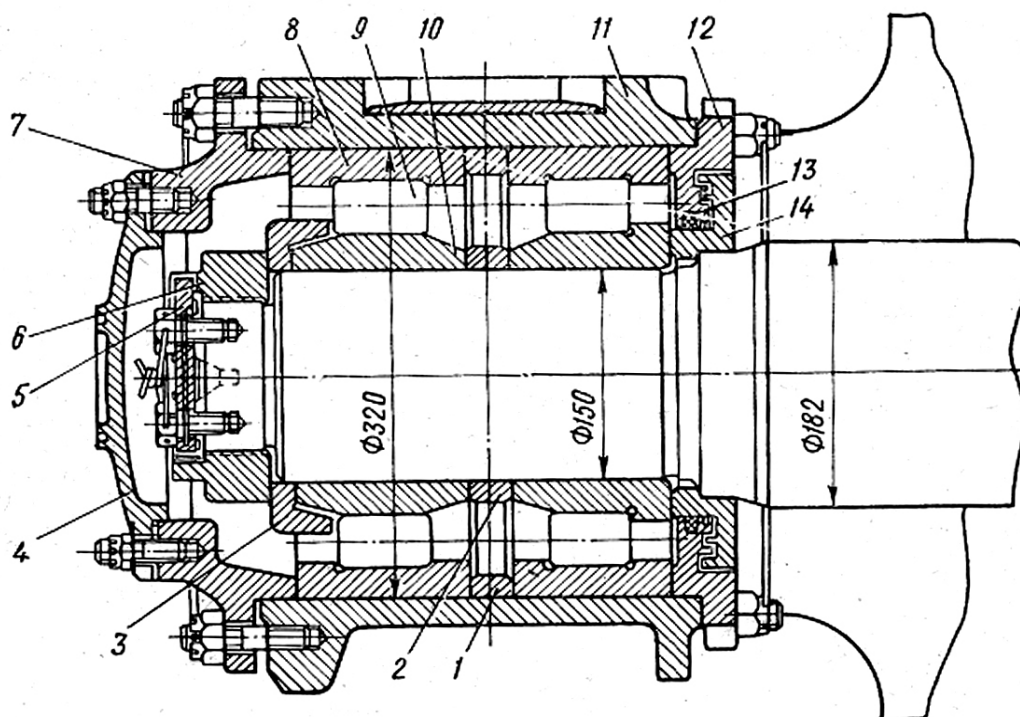


Рис. 273. Тендерная букса с роликовыми подшипниками паровозов ЛВ, Л и ПЗ6:
 1, 2 – распорные кольца; 3 – упорная шайба; 4, 7 – наружные крышки; 5 – стопорная планка;
 6 – закрепительная гайка; 8 – наружное кольцо роликоподшипника; 9 – ролики;
 10 – внутреннее кольцо роликоподшипника; 11 – корпус буксы; 12 – внутренняя крышка;
 13 – уплотнительное кольцо; 14 – лабиринтное кольцо

Роликовые буксы тендера паровоза ТЭ имеют два цилиндрических роликоподшипника, посаженных на ступенчатой шейке. Внутренний роликоподшипник установлен на конической части шейки, а наружный – на цилиндрической части и укреплен конической втулкой. На части тендеров этих паровозов наружный цилиндрический роликоподшипник заменён двухрядным сферическим роликоподшипником. Корпус роликовой буксы состоит из двух половин с горизонтальной линией разъема посередине.

Будка и контрбудка машиниста современного паровоза. Будка машиниста является рабочим помещением для паровозной бригады. Будку паровозов устраивают удобной, просторной, светлой и тёплой. С обеих сторон будки сделаны двери и по два смотровых задвижных окна (рис. 274).

В лобовой стенке будки с правой стороны имеется переднее смотровое окно, с левой стороны – дверь с окном на площадку паровоза.

Около задней стенки с правой и левой стороны устанавливают сиденья для паровозной бригады. На паровозах некоторых серий в крыше будки машиниста предусмотрен световой фонарь, являющийся одновременно и вентиляционным люком. На паровозе серии Л будка машиниста имеет заднюю стенку, благодаря чему она получается более тёплой и удобной. В задней стенке сделана двустворчатая дверь. На паровозах серий С_у, ФД, ИС, СО и других сзади будки машиниста на раме тендера располагают контрбудку, которая является её продолжением. Заднюю часть будки машиниста соединяют с контрбудкой брезентовым чехлом, образуя таким образом общее закрытое помещение.