

вающем масле подбивочный материал держат еще два часа, а затем вынимают из бака и укладывают на сетку для удаления избытка масла.

При одновременной пропитке валиков, хлопчатобумажных концов и polyesterных щеток последние с каркасов не снимают. Polyesterы в собранном виде укладывают поверх валиков или хлопчатобумажных концов в один или два ряда.

При освежении войлочной подбивки или ее замене новый войлок нарезают полосами по размеру подбуксовой коробки и закладывают в бачок для пропитки. Пропитку необходимо производить в подогретом до 60–70°C масле не менее двенадцати часов.

Пропитку подбивочного материала и polyesterных щеток производят сезонным осевым маслом.

При фитильных масленках обращают внимание на состояние фитилей и их положение в маслопроводных трубках.

Воду из масляных резервуаров букс удаляют спринцовкой.

4.4.7. Регулирование подачи масла фитильными масленками производят изменением толщины и плотности фитилей. В теплое время фитили изготавливают большей толщины с более тугой постановкой в трубку по сравнению с холодным временем.

4.4.8. В соответствии с назначением фитили изготавливают различной длины и формы, при этом: конец проволоки фитиля должен отстоять от нижнего края трубки не менее чем на 4 мм; нижний конец шерстяной намотки фитиля должен быть расположен на расстоянии 10–12 мм от нижнего края трубки; концы нитей фитилей должны быть обрезаны ровно; верхние концы фитилей должны быть расположены в масляном резервуаре и всегда смачиваться маслом.

Для изготовления фитилей используют пряжу фитильную аппаратного прядения, применяемую для моторно-осевых подшипников тяговых электродвигателей, и вязальную проволоку диаметром 0,5–0,7 мм.

Хранение подбивочного материала и фитилей на паровозе производят в закрытых бачках, заполненных маслом.

При обнаружении нагрева подшипника на стоянке необходимо вынуть фитили из трубки, проверить прохождение масла из шейки или пальца, пропустить свежее масло и охладить. После этого снова поставить фитили. При повторном нагреве, после тщательного осмотра и выявления неисправности подшипника, необходимо принять меры по ее устранению.

4.5. Централизованная смазка машины и экипажа паровоза

4.5.1. При централизованном способе смазывания цилиндров и золотников применяют масла, предусмотренные пунктом 4.1.2.

В качестве резервных допускается применение масел моторных **М14В₂**, **М14Г₂ЦС**.

4.5.2. При централизованном способе смазывания буксовых подшипников, поршневых шайб, параллелей, наличников и других узлов трения следует применять масло осевое: летом – марки **Л**, зимой – марки **З**.

4.5.3. Нормальное смазывание трущихся частей при централизованном способе подачи смазки зависит от ухода за пресс-аппаратами и системой маслопроводов. В корпуса пресс-аппаратов заливают только чистое масло. Наличие сетки в масляном резервуаре обязательно. При отрицательных температурах окружающего воздуха должен быть обеспечен соответствующий прогрев пресс-аппаратов и трубопроводов смазочной системы. При этом необходимо периодически контролировать масляные резервуары пресс-аппаратов на попадание воды и пара из системы прогрева.