

ет своевременно применять песочницу и ни в коем случае не давать песок под колёса во время боксования, так как это, помимо износа бандажа, может привести к изгибу и излому дышел и пальцев кривошипов.

Успешное ведение поезда, особенно тяжеловесного, во многом зависит от исправной работы песочницы, которая требует внимательного ухода. Необходимо контролировать работу каждой песочной трубы, тщательно регулировать каждую форсунку и всякий перед отправлением поезда убеждаться в исправности песочницы. Чтобы не допустить боксования, следует внимательно следить за чистотой бандажей и не допускать их загрязнения и обливания смазкой.

Уход за буксами. При осмотре деталей под паровозом нужно проверить состояние букс, подбуксовых коробок, маслопроводов к буксам.

Одновременно пользуясь молотком, проверить крепление регулирующих болтов и гаек буксовых клиньев, буксовых струнок, которые не должны иметь слабины, а между каблучком рамы и стрункой должен быть натяг не менее 1 мм. Крепление буксовых струнок обычно производят во время регулировки буксовых клиньев, когда они отпущены. Проверяют крепление колодок, тяг, балок, подвесок и предохранительных устройств тормозной передачи.

Если паровоз имеет тележку, нужно внимательно осмотреть все её части и соединения. Проверить правильность взаимного расположения отдельных частей тележки, секторов, люльки, рессор, балансиров, чтобы не было заеданий и ненормальных износов, а также смещений и перекосов колёсных пар. Нарушение этих условий вызывает нагрев подшипников и односторонний подрез гребней бандажей. Например, у передней тележки паровоза С^у нужно следить за тем, чтобы в допускаемых пределах были расстояния между; приливами балансира, предохранительной скобой и водилом, буксами первой сцепной оси и буксовыми направляющими.

Для уменьшения зазоров между буксами и буксовыми направляющими производят регулировку и крепление буксовых клиньев (на паровозах, где не поставлены самоустанавливающиеся клинья).

Для этого паровоз устанавливают так, чтобы колёсные пары и буксы прижимались к лобовым плоскостям буксовых направляющих и полностью освобождали клинья. Такую установку для различных серий паровозов в зависимости от расположения клиньев и тормозных колодок производят по-разному. Например, для паровозов **ФД, Л, Е** и **ТЭ**, у которых буксовые клинья и тормозные колодки расположены позади букс, установку производят так: когда правый кривошип будет находиться в задней нижней четверти колеса в пределах 60° от заднего крайнего положения (рис. 259), а при движении вперёд, когда правый кривошип будет находиться в передней четверти колеса в пределах 60° от вертикальной оси колеса.

Остановку паровоза в нужном положении производят при помощи автотормоза. Если перед торможением паровоз двигался без пара, то после остановки, не опуская тормоза, необходимо открыть регулятор, чтобы прижать буксы к лобовым плоскостям направляющих, затем закрыть регулятор, открыть продувочные клапаны цилиндров и отпустить тормоз.

После установки паровоза приступают к регулировке клиньев.