

На паровозах, у которых нет маслёнок для подачи масла к наличникам букс и торцам подшипников, их смазывают также перед каждой поездкой, поливая из ручной маслёрки по всей ширине наличника и торца подшипника. В буксах паровозов **ФД** имеются резервуары для мажеобразной смазки, из которых она подаётся к торцовым поверхностям букс. Запрессовку смазки в резервуар до появления её на торце буксы производят при помощи ручного пресса через клапанную маслёрку, установленную на буксе.

Буксы тележек со скользящими подшипниками, имеющими верхнюю подачу смазки или подбуксовые коробки, заправляют смазкой таким же способом, как и буксы сцепных осей. Наружные буксы задних тележек перед каждой поездкой осматривают, освежают польстеры или подбивку и заполняют маслом.

Необходимо следить за тем, чтобы манжеты (пылевые шайбы, пыльники) плотно прилегали к шейкам и между буксой и подбуксовой коробкой не было зазоров. Польстеры или подбивка букс в процессе работы паровоза засоряются и теряют свою упругость вследствие непрерывного трения о шейку оси. Паровозная бригада обязана периодически производить осмотр, освежение и смену польстеров и подбивки букс.

При смазывании букс централизованным способом нужно следить за тем, чтобы смазка подавалась ко всем буксам. Если наблюдается грение буксы и есть опасение, что смазка туда не попадает, нужно проверить маслопровод. Для этого у корпуса отвёртывают соединительную гайку маслопровода, поворачивая вручную пресс-маслёрку, наблюдают за выходом масла в отверстие. Если масло не поступает, значит, маслопровод закупорен или имеет разрыв в результате резкого повышения давления.

Закупорка маслопровода может привести также к поломке плунжера пресс-маслёрки. Подачу смазки в буксе можно также установить при длительном вращении храповика пресс-маслёрки по выходу масла из подбуксовой коробки. Пресс-маслёрку, подающую смазку буксам, заливают осевым маслом.

При осмотре паровоза необходимо обращать внимание на состояние маслопроводов, маслораспределителей, резиновых рукавов и их соединений. Особенно нужно следить за расположенным близко к зольнику маслопроводом, подверженным нагреву и перегоранию. В зимнее время маслопровод прогревают, чтобы не допустить его замораживания, а также своевременно утепляют.

Успешная работа буксы с роликовыми подшипниками зависит от правильной сборки и регулировки всех её частей, своевременной и качественной смазки, полной герметичности, а также правильной установки её в направляющих. Правильно собранная и смазанная роликовая букса во время работы не должна иметь повышенного нагрева, постороннего шума и вытекания смазки из корпуса. Температура роликовой буксы в эксплуатации не должна превышать температуры наружного воздуха летом больше чем на 10-20°C и зимой – больше чем на 30-40°C. Если температура смазки в роликовых буксах достигает 70-80°C и, особенно, когда это наблюдается только в одной буксе, нужно немедленно установить причину грения буксы и устранить её.

Причиной нагрева роликовой буксы может быть: попадание в подшипник песка, металлических частиц, отсутствие в буксе смазки или переполнение её смазкой. Если в буксе недостаточно смазки, необходимо добавить её, а если она переполнена смазкой – убавить. Охлаждение буксы водой в случае нагрева запрещается.

Причиной нагрева роликовой буксы может быть также неправильная её сборка, отсутствие зазоров между буксовыми и рамными наличниками, тугая постановка фетровых уплотнений и др.