

Температуру роликовых букс нужно контролировать при каждом осмотре паровоза. Этот контроль осуществляется по дистанционным термометрам (на паровозах, где они установлены) или рукой. Проверку температуры буксы рукой рекомендуется производить через сверление в осях.

Ввиду того, что паровозы, буксы которых оборудованы роликовыми подшипниками, имеют меньшее сопротивление движению, чем паровозы на подшипниках скольжения, нужно при производстве манёвров, а также на деповских путях и особенно на поворотном кругу регулятор открывать осторожно. Во время стоянки горячего паровоза в депо и при заправке ручной тендерный тормоз должен быть обязательно в заторможенном состоянии. Под передние и тендерные колёсные пары холодных паровозов необходимо подкладывать тормозные башмаки.

Смену жидкого масла (марки МС-14) в корпусе роликовых букс следует производить не реже одного раза в шесть месяцев.

Роликовые буксы бегунковых, поддерживающих и тендерных осей, которые смазывают консистентной смазкой УТВ (1-13) или современной смазкой «Буксол», должны пополняться ею на каждой промывке (по одному-два пресса на буксу).

Уход за рессорным подвешиванием. При осмотре рессорного подвешивания проверяют состояние рессор, подвесок, балансиров, крепящих их скоб, валиков, болтов и гаек.

Обращают внимание также на просадку рессор, положение балансиров и величину зазоров между буксами и рамой. Необходимо проверять, нет ли лопнувших рессор и рессорных листов, трещин в хомутах, рессорных подвесках и балансирах. Рессоры и балансиры не должны иметь перекосов и не должны задевать или слишком приближаться к соседним деталям паровоза.

Как известно, детали рессорного подвешивания соединяются между собой посредством призм, ножей и валиков, которые испытывают большие нагрузки. При игре рессорного подвешивания между призмами и ножами, валиками и втулками возникает трение, а в результате чего они подвергаются интенсивному износу. Чтобы уменьшить износ призм, ножей, валиков и других деталей и предотвратить задиры и заедания, которые снижают чувствительность рессорного подвешивания, их нужно обязательно систематически смазывать. На большинстве паровозов места соединений рессорного подвешивания смазывают жидким маслом из специально установленных маслёнок или поливкой из ручной маслёрки поверхностей трения. Рессорные валики паровозов **ФД**, **Л**, **ЛВ** и **ПЗ6** нужно регулярно смазывать мазеобразной смазкой (солидол СУ-2, УС-3), которую запрессовывают при помощи ручного пресса.

Правильность регулировки рессорного подвешивания можно проверить замером зазоров между буксами и рамой в буксовых вырезах. Эти зазоры должны быть в пределах чертёжных размеров с допуском минус 3, плюс 10 мм. Неправильно отрегулированное рессорное подвешивание приводит к неравномерному распределению нагрузок на колёсные пары и, как следствие, к неравномерному прокату бандажей. У колёсных пар тележек это может вызвать также подрез гребней.