

также и в ступицах и спицах колёсных центров. Кольца, укрепляющие бандажи, должны точно сидеть в проточках. Обращают внимание на плотность прилегания пылевых шайб к шейкам осей, отчего зависит чистота букс.

Должны быть проверены обстукиванием молотком все соединения, болты, гайки и заклёпки тележек. Осматривают подпятники и боковые скользуны тележек и проверяют наличие смазки на их трущихся поверхностях. Одновременно с осмотром тележек проверяют состояние тормозной рычажной передачи, состояние и правильность положения тормозных колодок, прочность соединения тяг, рычагов и балок, исправность предохранительных скоб и подвесок. Затем проверяют сцепление между паровозом и тендером.

Осматривая тендер снаружи, необходимо обстукиванием молотком проверить прочность посадки бандажей на колёсных центрах. Прокат бандажей не должен быть более 9 мм. Затем поочерёдно осматривают буксы тележек, сначала снаружи, нет ли трещин; проверяют плотность прилегания крышек; открыв крышку, осматривают подшипник, состояние подбивки или польстера, наличие достаточно количества смазки.

Также должны быть осмотрены рессоры и их подвески: нет ли рессор со сдвигом или лопнувшими листами, правильно ли установлены рессоры и как они опираются на буксы.

От плотности соединения водоприемных труб зависит нормальная работа инжекторов. Поэтому нужно проверить, нет ли течи во фланцах и в соединениях с водоприёмными рукавами и с баком.

Чтобы обеспечить нормальную работу букс, их нужно регулярно смазывать. При недостаточной смазке появляется нагрев подшипников, который может привести к задиру шеек и повреждению самых подшипников. Кроме того, нагрев подшипников может быть вызван попаданием в буксу песка, пыли и воды, а также слишком тугой или слабой, загрязнённой или слежавшейся подбивкой. Поэтому перед заправкой буксу нужно тщательно очистить от песка, грязи и воды, проверить исправность нажимной пружины крышки, плотность крышки и пылевой шайбы. После этого в буксу закладывают польстер или подбивочные концы, пропитанные осевым маслом.

В буксах с польстерами необходимо проверить правильность их установки, а также плотность прижатия щётки к шейке оси. Если щетка плохо прижимается к шейке, польстер нужно вынуть и немного растянуть пружины, поправить сбившиеся фитили и установить снова в буксу. Затем залить буксу маслом, налить его на поверхность щётки, отжав её от шейки, и плотно закрыть крышку. Когда в буксе вместо польстера используется подбивка и она не меняется, эту подбивку нужно поправить крючком, чтобы она не была слишком тугой или слишком слабой. Если подбивка будет слишком тугой, из неё выжимается смазка и при вращении шейки оси она затягивается под подшипник. Слабая подбивка быстро оседет и не будет соприкасаться с шейкой. Подбивка в буксе должна быть примерно на уровне центра шейки. Нужно следить при этом, чтобы верхние пряди подбивки во избежание затягивания их не подходили близко к подшипнику. Для предохранения подбивки от затягивания под подшипник в депо практикуют закладку деревянных брусков между подбивкой и краями подшипника с обеих сторон шейки. После того как подбивка будет исправлена, буксу заливают маслом. При использовании бывшей в употреблении подбивки её нужно очистить от грязи, промыть, просушить и протрясти, а затем с добавлением новых концов и после пропитки маслом закладывать в буксу. Заливку букс маслом произво-