Лекция на 19.12 для группы МЛ-31

Тема лекции: Практическая работа. Проверка воздухораспределителя.

Цель работы:

1.Познакомиться с проверками воздухораспределителя.

2. Отработать навыки проверок воздухораспределителя.

3. Овладение умениями и навыками проверок воздухораспределителя.

Задание 1. Записать в тетрадь основные элементы проверок воздухораспределителя.

4. Сделать вывод по работе.

Выполнение работы.

Практическая работа

Проверки воздухораспределителя.

Время зарядки РК до зарядного давления 5,0 кгс/см2 на равнинном режиме В/Р должно составлять 3-3,5 минуты.

Время зарядки РК до зарядного давления 5,0 кгс/см2 на горном режиме В/Р должно составлять 4-4,5 минуты.

Время зарядки ЗР объемом 78 литров до давления 5,0 кгс/см2 должно составлять 4,5-5 минут.

При снижении давления в ТМ темпом от 0,2 до 0,9 кгс/см2 за 1 минуту В/Р не должен переходить в режим торможения.

Полное давление воздуха в ТЦ при полном служебном или экстренном торможении должно быть 1,4-1,8 кгс/см2 в режиме «П», 2,8-3,3 кгс/см2 в режиме «С», 3,9-4,3 кгс/см2 в режиме «Г».

Проверки правильности включения режимов на локомотиве.

v Режим «ПОРОЖНИЙ» - при ведении грузового поезда со скоростью не более 90 км/ч.

v Режим «СРЕДНИЙ» - в сплотках (кроме головного локомотива), при пересылке недействующего локомотива в составе грузового поезда, на втором и последующих локомотивах при работе по СМЕ, если действие КВТ254 головного локомотива не распространяется на последующие локомотивы.

v Режим «ГРУЖЕНЫЙ» - на головном локомотиве в сплотке, при ведении грузового поезда со скоростью более 90 км/ч, при следовании локомотива резервом, при ведении пассажирского или грузопассажирского поезда, при выполнении маневровых работ и передвижений на маневровых локомотивах и на поездных при работе в одно лицо, при пересылке вагонов с недействующими тормозами в ремонт (пролетная магистраль, локомотивы в голове и хвосте поезда, не более 40 осей, скорость не более 40 км/ч, по переездам не более 25 км/ч, нажатие не менее 25 тс), при прицепке к одиночно следующему локомотиву не более пяти грузовых вагонов.

v Режим «РАВНИННЫЙ» - при следовании на профиле пути со спусками не более 0,018 ‰ и независимо от спуска с пассажирскими и грузопассажирскими поездами.

v Режим «ГОРНЫЙ» - на спусках с уклонами более 0,018‰, на локомотивах у которых отпуск автоматического тормоза производится выпуском воздуха из рабочей камеры В/Р, на локомотивах с В/Р483Л при ведении грузового поезда.

Проверки правильности включения режимов на вагонах.

v Режим «ПОРОЖНИЙ» - на грузовых вагонах без авторежима с чугунными тормозными колодками при загрузке до 3тс на ось, на грузовых вагонах без авторежима с композиционными тормозными колодками при загрузке до 6 тс на ось.

v Режим «СРЕДНИЙ» - на грузовых вагонах без авторежима с чугунными тормозными колодками при загрузке от 3 до 6 тс на ось, на грузовых вагонах без авторежима с композиционными тормозными колодками при загрузке более 6 тс на ось, на грузовых вагонах с авторежимом и композиционными тормозными колодками независимо от загрузки.

v Режим «ГРУЖЕНЫЙ» - на грузовых вагонах без авторежима с чугунными тормозными колодками при загрузке более 6 тс на ось, на грузовых вагонах с авторежимом и чугунными тормозными колодками независимо от загрузки, на вагонах хопперах для перевозки цемента с композиционными колодками в груженом состоянии, в зимнее время на вагонах с композиционными колодками при загрузке нетто более 10 тс на ось при следовании по спускам, подверженным снежным заносам (вводится указанием Н), на конкретных участках дороги на основании опытных поездок на вагонах с композиционными колодками при нагрузке не менее 20 тс на ось (вводится указанием Н).