30 мая 2020 год МДК-01.01

Повторение пройденного материала:

Тема: : Гидравлическая передача тепловоза;

1. Что является главной частью гидравлической передачи;
2. Рассказать принцип работы гидравлического трансформатора;

3) Что является важнейшим свойством гидротрансформатора ;

Новая тема: Техническое обслуживание механической части тепловоза. (3 часа)

3.4.1. По прибытии тепловоза на ПТОЛ проверяется нагрев буксовых и моторно-осевых подшипников. При обнаружении повышен­ного нагрева открывается передняя крышка буксы, для ревизии подшипников в соответствии с требованиями Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту узлов с подшипниками качения локомотивов и моторвагонного подвижного состава утвержденной МПС России 11.06.1995 № ЦТ-330.

 3.4.2. Осматриваются тележки тепловоза. Обращается внимание на от­сутствие трещин в "косых" сварных швах рам и швах поперечных балок междурамных креплений, в кронштейнах подвешивания тяговых элек­тродвигателей, опорах, пазах кронштейнов для буксовых поводков.

Проверяется состояние деталей рессорного подвешивания. Листовые рессоры, имеющие обратный прогиб, трещины или излом ли­стов, трещины и надрывы в хомуте, ослабление хомута, сдвиг отдель­ных листов относительно оси хомута более 7 мм, заменяются. Балансиры, подвески, пружины, трещины или изломы, также заменяются.

Проверяется состояние деталей тормозной рычажной передачи. Тормозные колодки, имеющие износ более нормы, заменяются. Регули­руется выход штоков тормозных цилиндров. Выполняются работы, пре­дусмотренные Инструкцией по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов, моторвагонного под­вижного состава утвержденной МПС России 27.12.1998 № ЦТ-533.

Проверяется состояние и крепление воздухо- и пескопроводных труб, форсунок песочниц, работа тифонов и стеклоочистителей, отсутствие утечек сжатого воздуха.

Проверяется состояние и крепление предохранительных уст­ройств тормозной рычажной передачи и рессорного подвешивания и приемных катушек локомотивной сигнализации.

Выяв­ленные неисправности устраняются. Устанавливаются недостающие шайбы и шплинты, неисправные заменяются. Производится смазка узлов тепловоза  в соответствии с приложением 4 настоящего Руководства.

3.4.3. Осматривается состояние колесных пар в соответствии с требо­ваниями Инструкции по формированию, ремонту и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм утвержденной МПС России 14.06.1995 № ЦТ-329.

Проверяется состояние букс, буксовых поводков, гасителей ко­лебаний иих кронштейнов, крепления буксовых поводков, боковых опор, крышек букс, корпусов ("шапок") МОП. Ослабшие детали закрепляются, обнаруженные дефекты устраняются.

3.4.4. При осмотре колесно-моторных блоков проверяется состояние кожухов тяговых редукторов и их креп­ление. Ослабшие болты крепятся, обнаруженные трещины завариваются, неисправные крышки заправочных горловин ремонтируются. Через заправочные горловины кожухов прове­ряется наличие редукторной смазки на зубьях колес в тяговой передаче тяго­вых редукторов. В случае обна­ружения характерного блеска металла зубьев добавляется смазка до уровня заправочной горловины или контрольной пробки в зависимости от конструкции кожухов.

В случаях разжижения редукторной смазки осевым маслом у КМБ с установленными тяговыми электро­двигателями ЭД-118Б, колесно-моторный блок должен выкатываться для восстановления уплотнений МОП на ремонтной позиции депо.

Сливается отстой (конденсат) из корпусов МОП. Добавляется масло до верхнего уровня камеры с боко­вым заправочным отверстием или до верхней риски масломерного щупа. При температуре наружного воздуха ниже 0°С добавляемое масло должно быть подогретым до 50-80°С.

По уровню масла в шапке МОП по тяговым двигателям ЭДТ-118Б проверяется исправность масляного насоса.

3.4.5. Выполняются работы по техническому обслуживанию и ремон­ту автосцепного устройства согласно требованиям действующей Инст­рукции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижно­го состава железных дорог Российской Федерации утвержденной МПС России 16.09.1997 № ЦВ-ВНИИЖТ-497.

3.4.6. Выполняются работы по техническому обслуживнию гребнесмазывающих устройств в весенне – летний период в соответствие с действующей инструкцией.

3.4.7. Техническое обслуживание скоростемеров, АЛСН, КЛУБ, САУТ и радиостанций выполняется согласно требованиям действующих инст­рукций по их обслуживанию.

3.4.8. После окончания технического обслуживания ТО-2, при работающем дизеле, продуваются главные резервуары, проверяется работа его агрегатов и контрольно-измерительных приборов. Прове­ряется укомплектованность и исправность средств пожаротушения и сиг­нализации, инвентаря и инструмента.

3.4.8. Окончательный перечень работ при техническом обслужива­нии ТО-2 устанавливается начальником депо в зависимости от местных условий эксплуатации и технического состояния тепловозного парка, утверждается начальником службы локомотивного хозяйства, при этом особое внимание уделяется проверке оборудования, обеспе­чивающего безопасность движения, мест опасных в пожарном отноше­нии и деталей, у которых наблюдается повышенный износ или ненадеж­ная работа в эксплуатации. Список таких деталей утверждается начальником депо и вывешивается на ПТОЛ.

3.4.9. Локомотивным бригадам запрещается принимать тепловоз после технического обслуживания ТО-2 без проверки работы всех агре­гатов, отметки в журнале технического состояния тепловоза о произве­денном техническом обслуживании ТО-2 и выполнении всех работ по устранению неисправностей.

3.4.10.   Локомотивные бригады обязаны принимать тепловозы после технического обслуживания ТО-2 порядком, установленным Инструкцией по техническому обслуживанию тепловозов в эксплуа­тации.

Вопросы по изученной теме:

Письменно ответить на следующие вопросы:

1) Порядок проверки рессорного подвешивания;

2) В соответствии с какой инструкцией проверяют автосцепное устройство;

3) Кем устанавливается перечень работ по техническому обслуживанию тепловозов;