



ОКЖД ЭЛЕКТРОВОЗ ТЕПЛОВОЗ АВТОТОРМОЗА ДИПЛОМНЫЕ РАБОТЫ РЕФЕРАТЫ КНИЖНАЯ ПОЛКА ОБМЕН МНЕНИЯМИ О САЙТЕ

Федеральное государственное образовательное учреждение
среднего профессионального образования
Пензенский техникум железнодорожного транспорта

Основные обязанности локомотивных бригад

Курсовая работа

(19 страниц)

<http://pomogala.ru>

Проверил преподаватель: Ромашина Н.Н.

Выполнил студент: Юров А.М.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ОБЯЗАННОСТИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПО УХОДУ ЗА ЭЛЕКТРОВОЗОМ
 2. НЕИСПРАВНОСТИ ЦЕПЕЙ ТОКОПРИЕМНИКА
 3. НЕИСПРАВНОСТИ В ЦЕПЯХ УПРАВЛЕНИЯ ТОКОПРИЕМНИКАМИ
 4. УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ МЕХАНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ
 5. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ЭЛЕКТРОВОЗОВ
- ЛИТЕРАТУРА

1. ОБЯЗАННОСТИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПО УХОДУ ЗА ЭЛЕКТРОВОЗОМ

Электровозная бригада состоит из двух человек: машиниста и помощника. Они несут полную ответственность за доверенный им локомотив. В повседневной работе машинист и его помощник руководствуются Правилами технической эксплуатации железных дорог России, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе, Инструкцией по сигнализации на железных дорогах, Уставом о дисциплине работников железнодорожного транспорта, должностной инструкцией, приказами и инструкциями Министерства путей сообщения, управления и отделения дороги, руководства депо, правилами безопасности при эксплуатации и ремонте электроподвижного состава.

Основные обязанности локомотивных бригад - вождение поездов и выполнение технического обслуживания электровозов ТО-1.

Техническое обслуживание производится для поддержания работоспособности, чистоты и надлежащего санитарно-гигиенического состояния локомотивов, смазывания трущихся частей в межремонтный период, особого контроля за ходовыми частями, тормозным оборудованием, устройствами автоматической локомотивной сигнализации, скоростемерами, приборами бдительности и радиосвязи, обеспечивающими безопасность движения поездов.

Возложенное на локомотивные бригады техническое обслуживание ТО-1 выполняется ими при приемке-сдаче электровозов, стоянках на промежуточных станциях, ожидании работы, оставлении электровоза в резерв и его экипировке. Контроль за выполнением бригадами ТО-1 возложен на машинистов-инструкторов, руководителей депо, а при смене бригад - на принимающую бригаду.

Перечень работ является обязательным для локомотивных бригад на всем участке обращения. При обслуживании электровозов неприкрепленными (сменными) бригадами такой перечень работ разбивается

на циклы, выполняемые этими бригадами в последовательности, указанной в Инструкции ЦТ/3727. Выполнение соответствующего цикла отмечается сдающей бригадой в Журнале технического состояния электровоза формы ТУ-152. Кроме работ, указанных в этом перечне, локомотивные бригады обязаны выполнять требования действующих инструкций, приказов и указаний МПС, руководства дороги по техническому обслуживанию локомотивов.

Закрепление бригад за локомотивами иногда производится при коротких участках обращения электровозов, работе их с вывозными поездами; в этом случае перечень работ технического обслуживания распределяется между локомотивными бригадами и этот перечень вывешивается в кабине управления.

Принимающая бригада обязана контролировать выполнение указанных в нем работ.

В тех случаях, когда при выполнении ТО-1 обнаружен тот или иной дефект, который невозможно устранить силами локомотивных бригад, но он не угрожает безопасности движения и допускает дальнейшее движение электровоза, в Журнале ТУ-152 делается соответствующая запись.

Такая запись служит основанием для выполнения необходимых работ на ПТОЛ.

С целью улучшения качества содержания локомотивов приказом работники локомотивного хозяйства, в том числе и электровозные бригады, обязаны: повышать качество технического обслуживания ТО-1, обеспечить сохранность локомотивов, своевременную информацию диспетчерского аппарата и дежурных по депо о необходимости подвода локомотив к депо на соответствующие виды технических обслуживаний и текущих ремонтов.

Не допускать нарушения установленных режимов эксплуатации локомотивов и в первую очередь превышения критической массы составов, длительного разносного боксования, работы электровозов в незакрепленных участках обращения; предотвращать нарушения установленного порядка

экипировки локомотивов; при сменном способе обслуживания электровозов раскрепить парк основных депо за машинистами-инструкторами с целью осуществления контроля за содержанием и уходом со стороны локомотивных бригад в эксплуатации.

Приемку локомотивов от мастера ПТОЛ после выполнения ТО-2 следует производить, как правило, отъезжающей локомотивной бригаде.

Отметки о выполнении ТО-2 в полном объеме и дополнительных работ по записям машинистов в Журнале ТУ-152 производить с указанием фамилии и подписью; в пунктах смены локомотивных бригад контроль качества выполнения ТО-1 сдающей бригадой осуществляет принимающая бригада с выставлением оценки "удовлетворительно" или "неудовлетворительно" в разделе 8 маршрута машиниста сдающей локомотивной бригады.

Каждый случай некачественного выполнения ТО-2, ТО-1, также сдачи маршрута машиниста с незаполненной графой 8 обязательно должен быть рассмотрен руководителями депо с принятием соответствующих мер к виновным.

Ответственность за объективность выставляемой оценки, а также состояние и работу узлов электровоза возлагается на машиниста, принявшего локомотив.

Данный приказ предусматривает ряд других мер, направленных на повышение сохранности локомотивов.

2. НЕИСПРАВНОСТИ ЦЕПЕЙ ТОКОПРИЕМНИКА

Повреждение силовой цепи токоприемников. В цепи токоприемников возможны следующие неисправности:

1) пробой или перекрытие опорных изоляторов токоприемников, изоляторов продольных токоведущих шин, дросселей, конденсаторов и

блоков контура с разделительным конденсатором, разъединителей блокировочного конденсатора, разъединителей заземления;

2) пробой или разрушение проходного изолятора;

3) перекрытие рукава токоприемника;

4) повреждение изоляционных стоек шинного разъединителя или добавочного резистора к вольтметрам, сгорание высоковольтного предохранителя в цепи вольтметра или к. з. дугогасительной катушки БВ-1;

5) попадание посторонних металлических предметов на крышу электровоза, вызывающих к. з.;

б) пробой или перекрытие демпферного резистора к БВ-2, трансформатора выключателя, соединительных проводов от БВ-1 до БВ-2 и резисторов P150-P151 и P152-P153 счетчиков электроэнергии, сгорание высоковольтного предохранителя при защите вспомогательных цепей посредством КВЦ;

7) механические повреждения токоприемников (обрыв тяги, излом каретки и т.д.)

Признаком к. з. в силовой цепи токоприемников является снятие напряжения с контактной сети без срабатывания защитных аппаратов на электровозе. Пробой или перекрытие изоляторов и других деталей сопровождается сильным треском и шипением электрической дуги, отсветы которой можно заметить в темное время суток. После снятия напряжения не опуская токоприемника, устанавливают главную рукоятку контроллера на нулевую позицию и следят за показаниями вольтметра контактной сети. Даже незначительное колебание стрелки говорит о повторной подаче напряжения и немедленного снятия его из-за к. з. на электровозе, в устройствах электроснабжения или других электровозах, находящихся на участке одной зоны питания. Заметив повторную подачу напряжения выключают БВ-1, БВ-2 (КВЦ), кнопки включения вспомогательных машин, отопления и опускают токоприемник, приняв меры по остановке поезда. воз и его техническое обслуживание".