

Л-4 Система технического обслуживания и ремонта вагонов

1 Виды деятельности эксплуатационного вагонного депо

Эксплуатационное вагонное депо предназначено для подготовки вагонов к перевозкам, технического обслуживания грузовых вагонов в границах установленных участков, также для выполнения текущего (отцепного и безотцепного) ремонта вагонов.

Для восстановления работоспособности вагонов, обеспечения безаварийной работы и качественных перевозок грузов, эксплуатационные депо выполняют техническое обслуживание и ремонт вагонов.

Техническое обслуживание (ТО)– контроль технического состояния вагонов, находящихся в сформированных составах и транзитных поездах, а также порожних вагонов при подготовке их к перевозкам безотцепки от состава или группы вагонов; выявление неисправностей; выполнение необходимого текущего ремонта.

Текущий ремонт (ТР) выполняется для обеспечения или восстановления работоспособности вагона и состоит в замене или восстановлении отдельных его частей.

Для грузовых вагонов нормативной документацией для системы технического обслуживания и ремонта вагонов определен:

- текущий ремонт ТР–1–при подготовке к перевозкам, с отцепкой от состава или группы вагонов и с подачей на специализированные пути;
- текущий ремонт ТР–2–с отцепкой от транзитных, прибывших в переработку, а также сформированных составов.

Текущий отцепочный ремонт вагонов – это ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности грузового вагона с заменой или восстановлением отдельных частей. Текущий ремонт вагона с отцепкой (ТР-2) – ремонт груженого или порожнего вагона, с отцепкой от

состава от транзитных и прибывших в разборку поездов или от сформированных составов, переводом в нерабочий парк.

Для выполнения текущего ремонта вагонов с отцепкой (ТР-2) в сортировочном парке предусмотрены специально выделенные пути, а на крупных сортировочных станциях механизированные пункты текущего ремонта вагонов (МПРВ).

Работа эксплуатационного вагонного депо оценивается числом вагонов, прошедших техническое обслуживание и подготовку к перевозкам, уровнем безотказной работы вагонов при следовании их в поездах.

2 Структура эксплуатационного депо

Вагонные депо имеют в своем составе производственные участки и отделения по ремонту и (или) техническому обслуживанию вагонов. В вагонных эксплуатационных депо плановый ремонт не производится.

Структура депо – бесцеховая, то есть в составе депо нет подразделений (цехов), имеющих административно-хозяйственную самостоятельность. Структурные подразделения депо: производственные участки, отделения, пункты, базы – непосредственно и полностью подчинены руководству депо и отделам – производственно- техническому, экономическому, управления персоналом.

Для технического обслуживания и текущего ремонта вагонов в поездах в ведении вагонного депо имеются пункты технического обслуживания (ПТО), расположенные на сортировочных и участковых станциях, и пунктах подготовки вагонов к перевозкам (ППВ).

Пункты подготовки вагонов к перевозкам (ППВ) специализированы на подготовке к перевозкам определенного типа подвижного состава: полувагонов и платформ, крытых и изотермических вагонов, цистерн и битумных полувагонов. Размещаются ППВ на станциях массовой погрузки и выгрузки грузов и формирования порожних маршрутов. На этих пунктах

проверяют техническое состояние и выполняют текущий ремонт вагонов для обеспечения сохранности перевозимых грузов и безотказного проследования вагонов до пункта назначения.

Пункты технического обслуживания (ПТО) предназначены для осмотра, текущего ремонта грузовых или пассажирских вагонов. ПТО размещаются на сортировочных и участковых станциях. Для восстановления работоспособности вагонов, отцепляемых от состава по техническим неисправностям, на ПТО создаются механизированные пункты текущего ремонта вагонов (МПРВ).

На станциях, где производится смена локомотивов или локомотивных бригад, для выявления и устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, размещают *пункты контрольно-технического обслуживания вагонов (ПКТО)*.

Контрольные посты (КП) предназначены для выявления в движущихся поездах вагонов с неисправностями, угрожающими безопасности движения. КП размещаются на промежуточных станциях с интенсивным безостановочным движением поездов через 500–600 км (в перспективе 1000–1200км).

Посты опробования автотормозов (ПОТ) оборудуют на станциях перед затяжными спусками, где нет ПТО, но производится смена локомотивных бригад, если участок обращения локомотивов более 600 км.

Пункты технической передачи (ПТП) организуют для выявления повреждений при выполнении погрузо-разгрузочных работ и маневровых операций на подъездных путях промышленных и строительных организаций, речных и морских портов.

Пункты экипировки рефрижераторных секций и автономных рефрижераторных вагонов создаются для снабжения их дизельным топливом, смазочными материалами, водой и хладагентом. Размещают их на крупных сортировочных станциях, через 2–2,5 тыс. км и на станциях, где есть рефрижераторные депо.

Промывочно–пропарочные структурные подразделения служат для пропарки, очистки цистерн от остатков перевозимых грузов и для комплексной подготовки их к наливу. Эти организации (промывочно–пропарочные станции и пункты, пункты холодной очистки цистерн и заправки клапанов сливных приборов) размещают на территории нефтеперерабатывающих заводов, на станциях массового налива нефтепродуктов.

Структурные подразделения непосредственно участвуют во всех видах перевозочного процесса, выполняют соответствующие своим задачам функции. Дальнейшее повышение уровня эксплуатационной работы вагонного хозяйства, совершенствование организации ремонта и технического обслуживания вагонов в условиях рыночной экономики возможно на основе внедрения научной организации труда и производства, повышения качества работы и производительности труда, снижения себестоимости выполняемых работ.

Тесты

1. Что не относится к производственной структуре эксплуатационного вагонного депо:

- А) пункты подготовки вагонов к перевозкам (ППВ)
- Б) пункты технического обслуживания (ПТО)
- В) механизированные пункты текущего ремонта вагонов (МПРВ).
- Г) столовая депо;
- Д) пункты контрольно–технического обслуживания вагонов (ПКТО)

2. При техническом обслуживании вагонов возникают следующие опасные и вредные факторы:

- А) опасность возникновения пожара;
- Б) опасность поражения электрическим током;
- В) опасность падения с высоты;
- Г) опасность вдыхания кварцевой пыли;
- Д) нет правильного ответа