

5.10.24

Новгород А.А. Т-31

Назначение и классификация крана машиниста

Краны машиниста предназначены для управления
прямо действующими и непрямо действующими
механизмами подъемного аппарата. На кранах
применяют краны двух типов: фазовые и временные.

Временные краны имеют гидравлический сектор, на
котором фиксируются рабочие положения руки.

Поддержка руки крана в этих положениях обеспечивает
получение соответствующего действия. Краны машиниста
этого типа имеют заслонку, соединяющую тормозную
магистраль (ТМ) с главными резервуарами (ГР) и воздушной
рамой (ГТ).

Действие кранов фазового типа зависит от
вращения диска поворота руки крана из
исходного положения.

Конструктивно краны машиниста делятся на
на клапанно-гидравлические и заслоночно-
поршневые.

В первую очередь учитываются и распределяются основные элементы и органы судовой резиновой диафрагмы и манжеты и клапаны с резиновыми уплотнениями. В резиновом корпусе всех конструкций роль органов является круглой лапунской золотник, прижатой к корпусу держателем, а упругий орган представляет собой пружину, уплотняемую металлическим, прижатым ко втулке колышком в сочетании с резиновой манжетой или без нее.

К конструкциям относят все механизмы, представляющие следующие тех. требования

1. Для сохранения процесса зарядки и отгрузки герметов должно обеспечиваться движение газовых резервуаров;
2. Кран должен автоматически переходить с любого сверхурочного давления в нормальный положении на рабочий уровень регулирования.

2024/10/05 11:31

3. При монтаже кожухов трубки край фланца должен держивать определенное давление независимо в горизонтальной или вертикальной плоскости;

4. У края фланца должен быть кожуховый перекрывающий, исключая, для кожухов. В зависимости от типа кожухов фланцев и температурной нагрузки;

5. Необходимое нормирование края фланца края, вводить определенное значение температуры любого уровня температурного значения, как полное, так и частичное;

6. В случае термостата фланца быть полным и частичным;

7. Должна быть определенная зависимость между величиной номинального, скажем, повышенного давления в ТН при сжигании, и величиной сжигания термостата, представляющей сжигание по заданной температуре;

8. При монтаже термостата края фланца должны обеспечивать прямое сообщение термостата с атмосферой.

2024/10/05 11:32

Необходимое тарировочное давление в колесах:

- 4,8-5,0 кгс/см² для грузовых перевозок;
- 5,0-5,2 кгс/см² для авто;
- 5,2-5,4 кгс/см² для грузовых грузовиков;
- 5,5-5,6 кгс/см² для грузовых поездов;
- 4,8 кгс/см²;
- грузовой в составе, которого имеются вагоны МВПС, в хвосте поезда;
- 4,8-5,0 кгс/см²;
- грузовой с составом из перевозимых вагонов; маневровый состав;
- пассаж. поезд с вагонами у которых установлены аппараты типа КВ, Армакон, ДНКО;
- 5,0-5,2 кгс/см²;
- пассажирский поезд;
- грузопассажирский поезд (№ 951-962);
- грузовой в составе, которого имеются грузевые вагоны с ВР, вкл. кол. средний режим (компоновочные тарировочные колеса);

грузовой подвижного состава (вагоны) и
вагоны (230 осей) с локомотивом в составе
в составе поезда с боковой тягой
короткая тяга из грузовых вагонов (с ВР
вагонами на короткой или средней
режиме) согласно ЦУТ-277 п. 1.1.2);

- грузовой в составе, которого имеются
поезда локомотивов типа вагоны с вкл. тормоз
завис;

- сцепки с составом из поез. локомотивов,

- сцепки с составом из неэлектрических
грузовых локомотивов.

В. 3 - 1,5 ктс/сн

- грузовой подвижного состава (вагоны) и вагоны
(230 осей) с локомотивом типа в составе
поезда, только из грузовых вагонов (согласно
ЦУТ-277 п. 1.1.2);

- грузовой в составе, которого имеются грузовые
вагоны с ВР, вкл. на грузовой режим.

- грузовой номинального веса (≥ 5000 т.) и группы (≥ 2000 т.) в количестве в составе и в составе поезда с боковой ТЧ, в которых имеются груженные вагоны с ВР, включаются на груженный режим (составы ЦТ-ЛР, п. 11.4.8);
- грузовой в составе из порожних вагонов на протяженных участках крутизной $\geq 0,01\%$;
- составы с составом из грузовых вагонов (с. к. на основном ВР на грух. р-х);
- поезда (с. к. ВР на грух. р-х)
с, в - 1,8 км/ч;
- грузовой в составе, которого имеются груженные вагоны на протяженных участках крутизной $\geq 0,01\%$;
- грузовой в составе, которого имеются вагоны с ВР № 33 с жесткой осью.