

Лабораторное занятие №10

Тема: Прицепка локомотива к грузовому составу.

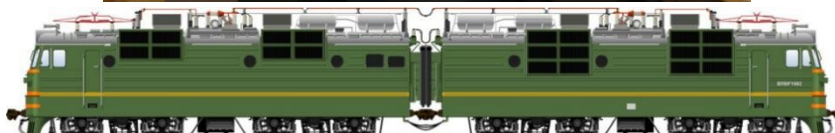
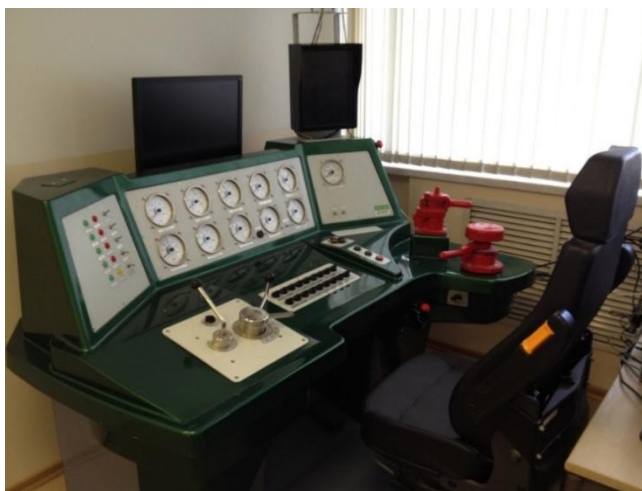
Цель: научиться правильно выполнять прицепку локомотива к грузовому составу соблюдая при этом допустимую скорость движения локомотива.

Оборудование: плакаты, мультимедиапроектор, тренажёр ВЛ80с, инструкционные карты, класс процедурных тренажеров.

1-8 вариант №1



9-16 Вариант №2



17-24 вариант № 3



Порядок выполнения.

1. Цель работы.
2. Оборудование.
3. Описать порядок и правильность выполнения прицепки локомотива к грузовому составу.
4. Вывод.

Порядок прицепки локомотива к грузовому составу:

Машинист останавливает локомотив вспомогательным тормозом на расстоянии 10–15 метров от первого вагона. Осмотрщик вагонов проверяет исправную работу автосцепки и нормальное положение рычага расцепного механизма автосцепки первого вагона.

По команде осмотрщика машинист подъезжает к составу со скоростью не более 3 км/ч, обеспечивая плавность сцепления автосцепок.

После сцепления локомотива с грузовым составом, не закреплённым специальными механическими упорами, машинист кратковременным движением от состава проверяет надёжность сцепления.

Если состав закреплён специальными механическими упорами, то осмотрщик вагонов совместно с машинистом проверяют надёжность сцепления по сигнальным отросткам замков автосцепок.

Машинист приводит локомотив в рабочее состояние, включает приборы безопасности, заряжает тормозную магистраль и проверяет включённое положение радиостанции.

Контрольные вопросы.

1. Какие операции выполняет машинист после прицепки локомотива к пассажирскому составу с заряженной тормозной магистралью?
2. Какие операции выполняет машинист после прицепки локомотива к пассажирскому составу с незаряженной тормозной магистралью?
3. Какие операции помощник машиниста при прицепки локомотива к пассажирскому составу ?
4. Какие операции выполняет машинист после прицепки локомотива к пассажирскому составу ?

Ответы на контрольные вопросы:

1. После прицепки локомотива к пассажирскому составу с заряженной тормозной магистралью машинист выполняет следующие операции:

Заряжает тормозную магистраль сжатым воздухом. Убеждается в том, что падение давления не превышает установленных нормативными актами норм, и опробует автотормоза.

Получает справку об обеспечении поезда тормозами. Сводит указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убеждается в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам.

Оказывает помощь в ознакомлении с составом поезда. По натурному листу знакомится с наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, а также открытого подвижного состава.

При электроотоплении вагонов опускает токоприёмники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

После прицепки локомотива к пассажирскому составу, смены кабины управления, соединения рукавов тормозной и открытия концевых кранов ставит управляющий орган крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления. Выдерживает до 4–8 секунд в зависимости от количества вагонов в составе поезда, затем переводит в поездное положение, при котором выполняет дальнейшую зарядку тормозной магистрали поезда.

2. После прицепки локомотива к пассажирскому составу с незаряженной тормозной магистралью машинист выполняет следующие операции:

До соединения рукавов и открытия концевых кранов произвести торможение снижением давления в уравнительном резервуаре на 1,5–1,7 кгс/см².

После соединения рукавов и открытия концевых кранов между локомотивом и первым вагоном ручку крана машиниста перевести в I положение и выдержать до повышения давления в уравнительном резервуаре на 1,0–1,2 кгс/см² выше зарядного давления, на которое отрегулирован кран машиниста, после чего ручку крана машиниста перевести в поездное положение.

3. Некоторые операции, которые выполняет помощник машиниста при прицепке локомотива к пассажирскому составу:

Продувка тормозной магистрали. По команде машиниста помощник должен не менее трёх раз продуть тормозную магистраль локомотива полным открытием концевого крана со стороны состава.

Соединение рукавов тормозной магистрали. Это происходит между локомотивом и первым вагоном (в пассажирском поезде до включения источника питания ЭПТ).

Открытие концевого крана. Сначала помощник открывает кран у локомотива, а затем, убедившись в нормальном выходе воздуха из контрольного отверстия концевого рукава у вагона.

4. Некоторые операции, которые выполняет машинист после прицепки локомотива к пассажирскому составу:

Убедиться в правильности сцепления локомотива с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними.

Зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных нормативными актами норм, и опробовать автотормоза.

Получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам.

Ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского поезда — наличием вагонов, занятых багажом и грузобагажом.

Если локомотив оснащён радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов опустить токоприёмники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

Вывод: В данной работе я изучил прицепку локомотива к грузовым вагонам .