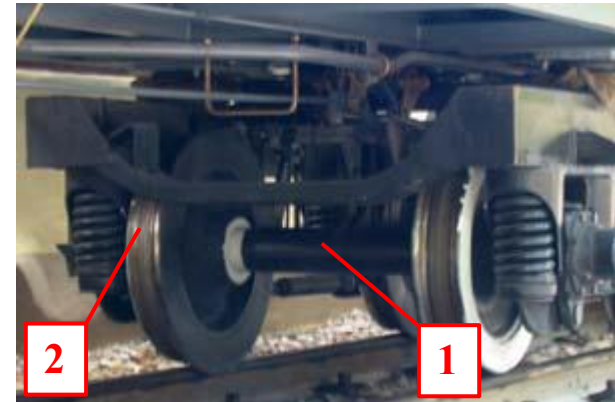
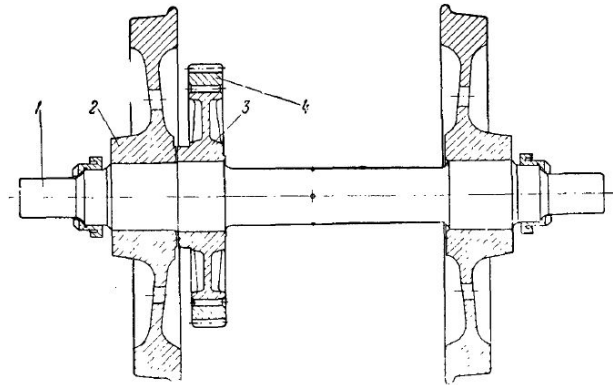


ОСМОТР ПОЕЗДА И ПРОБА ТОРМОЗОВ

1.1 Колёсные пары



Колёсная пара вагона

20.0011:

1 – Ось,

2 – Цельнокатаное колесо.

Колёсная пара тепловоза

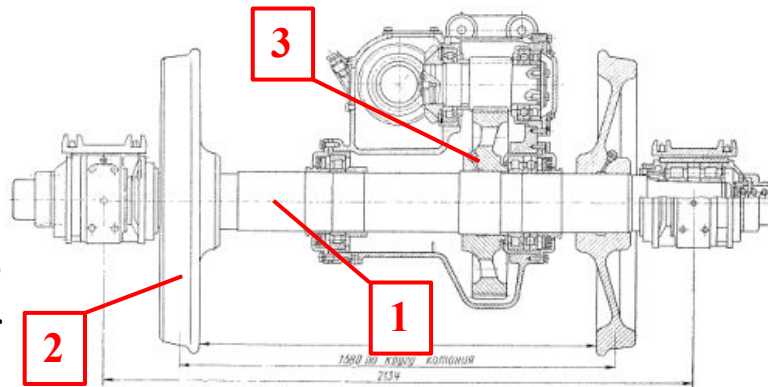
TU2:

1 – Ось,

2 – Цельнокатаное колесо,

3 – Центр зубчатого колеса,

4 – Венец зубчатого колеса.



Колёсная пара тепловоза

TU10:

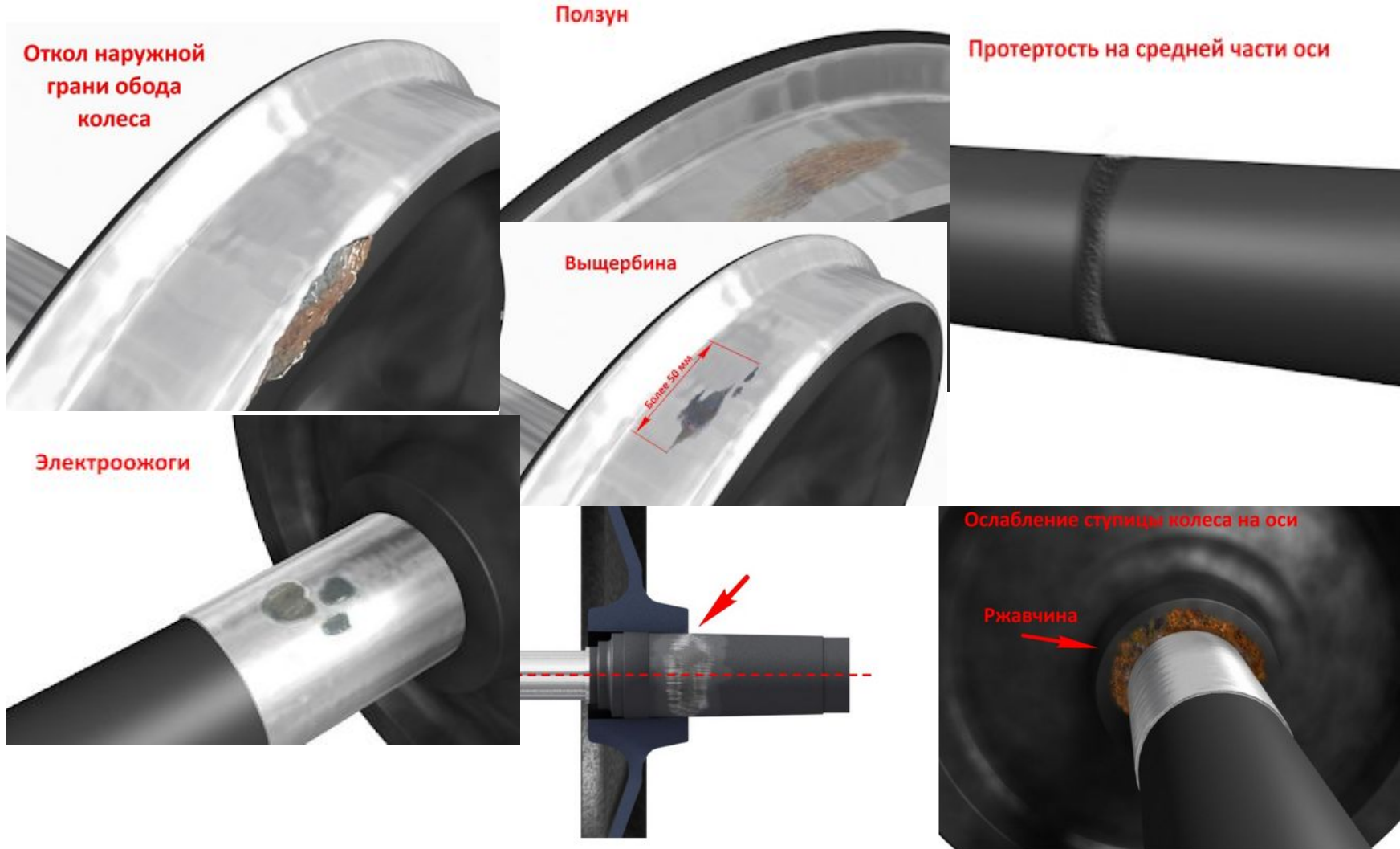
1 – Ось,

2 – Цельнокатаное колесо,

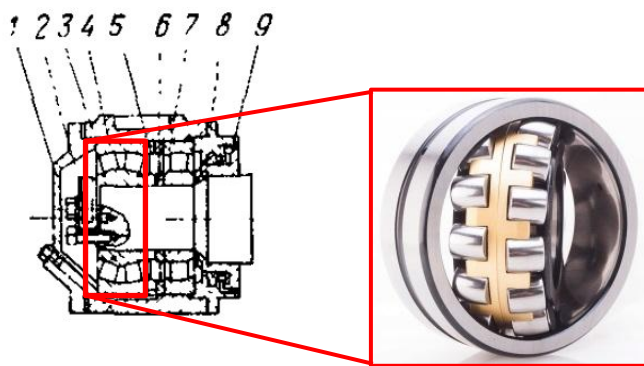
3 – Зубчатое колесо.

1.2 Осмотр колёсных пар

Не допускаются к эксплуатации колёсные пары, имеющие дефекты:

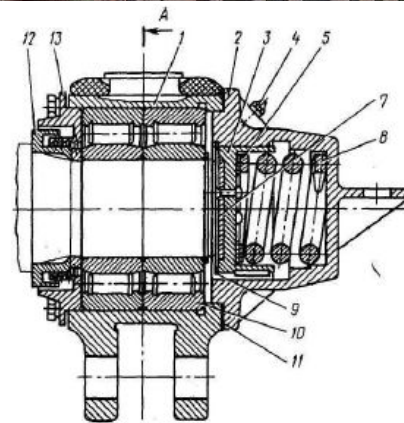


2.1 Буксовые узлы подвижного состава



Букса тепловоза ТУ2:

- 1 – Передняя крышка,
- 3 – Корпус буксы,
- 4 – Сферический роликовый подшипник,
- 5 и 6 – Дистанционные кольца,
- 7 – Цилиндрический роликовый подшипник,
- 8 – Задняя крышка буксы,
- 9 – Лабиринтное кольцо.



Букса тепловоза ТУ10 и вагона 20.0011:

- 1- корпус;
- 2 и 13 – крышки;
- 3 – стакан;
- 4 – масленка;
- 8 - пружина;
- 10 – подшипник;

2.2 Осмотр букс

Порядок технического осмотра буксового узла:

- Осмотреть корпус буксы;
- Проверить нагрев буксы и сравнить с другими буксами вагона;
- Остукиванием смотровой крышки определить исправность крепления.

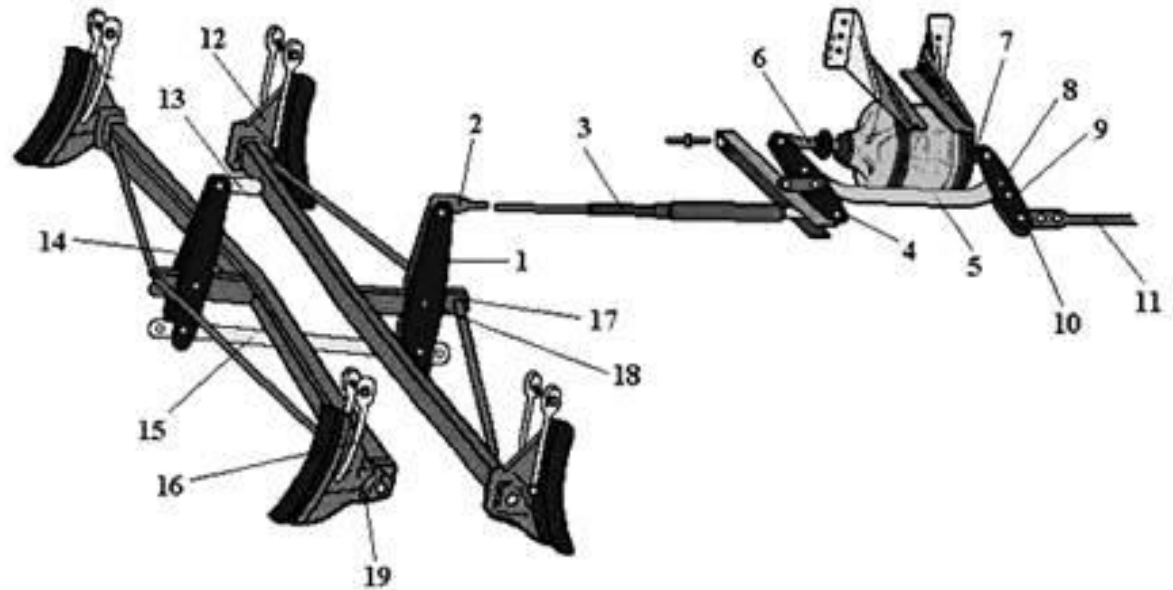


Не допускаются к эксплуатации буксы, имеющие дефекты:

- Заклинивание, юз колёсной пары (при отпущенных тормозах);
- Выброс смазки на обод колеса;
- Подтёки смазки у смотровой крышки;
- Свободное перемещение вдоль шейки оси;
- Искрение, задымление, запах гари;
- Посторонний шум, вибрация при работе.

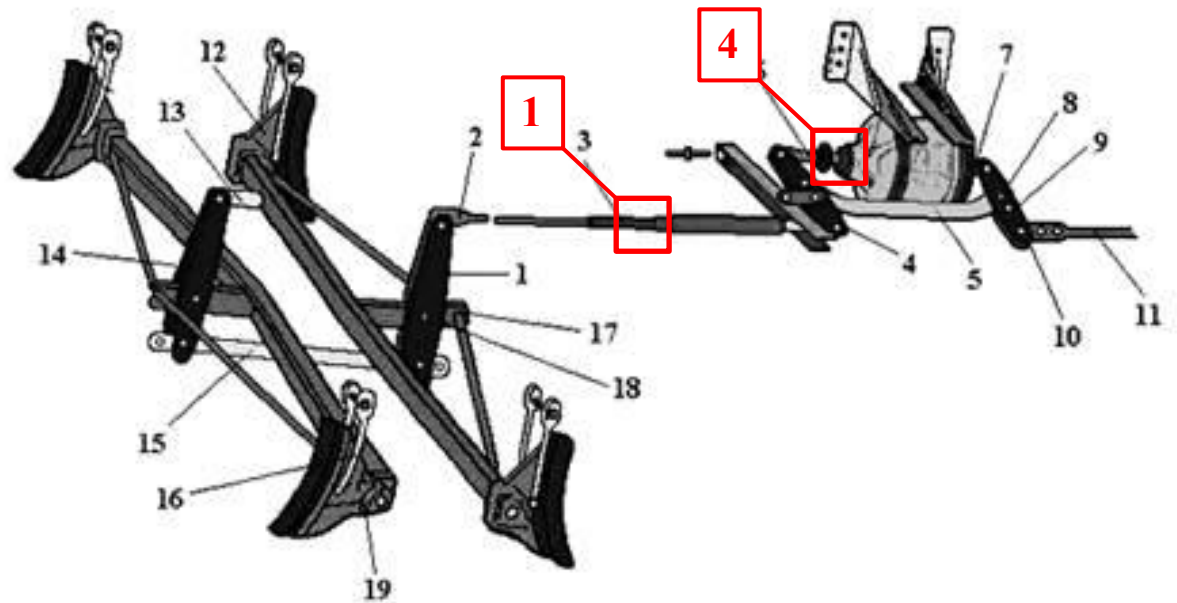
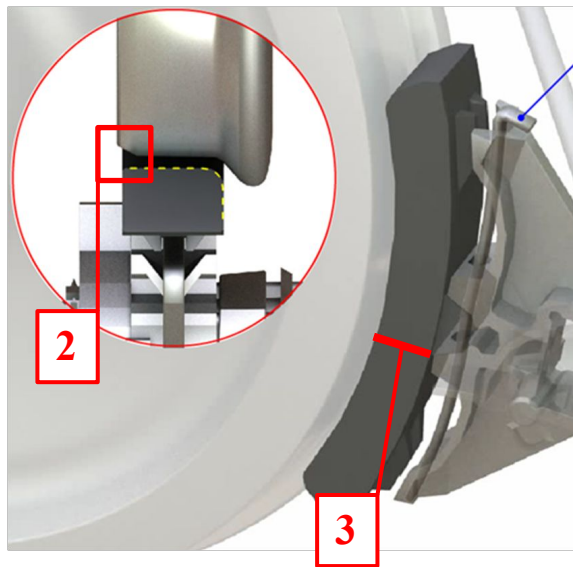
3.1 Тормозная рычажная передача вагона 20.0011

1 и 14 – вертикальные рычаги,
2 – тяга,
3 – авторегулятор,
4 и 10 – горизонтальные рычаги,
5 – затяжка,
6 – шток,
7 – кронштейн,
8 и 9 – регулировочные отверстия,*
11 – тяга,
12 – башмак,
13 – серьга,
15 – распорка,
16 – подвксса,
17 – триангель,
18 – валики,
19 – угольник.



*При чугунных колодках затяжка (5) устанавливается в регулировочное отверстие (8), а при композитных – в отверстие (9).

3.2 Осмотр тормозов поезда



Требования к тормозам:

1. Расстояние от торца соединительной муфты до защитной трубы авторегулятора не менее 250 мм.
2. Выступание тормозной колодки за поверхность катания – не более 10 мм.
3. Толщина тормозной колодки: чугунная – не менее 12 мм., композитной – не менее 14 мм.
4. Выход штока тормозного цилиндра – не более 180 мм.

3.3 Опробование тормозов

I. Полное опробование тормозов:

1. Проверка целостности ТМ: Зарядить ТМ. Вагонник открывает концевой кран хвостового вагона. Вагонники ждут срабатывания ускорителей экстренного торможения. Срабатывание должно наступить менее чем через 10 секунд. Вагонник закрывает концевой кран хвостового вагона. Локомотивщик повторно заряжает ТМ.
2. Проверка плотности ТМ: Локомотивщик закрывает комбинированный кран. Через 20с. Локомотивщик замеряет падение давления в ТМ. Максимальное снижение давления в ТМ – 0,2 кгс/кв.см в минуту или 0,5 кгс/кв.см за 2,5 минуты.
3. Проверка чувствительности тормозов: Локомотивщик переводит КМ395 в V и дожидается снижения давления в УР на 0,5 кгс/кв.см. Локомотивщик переводит КМ395 в IV. Вагонник подтверждает срабатывание тормозов. Через 2 минуты вагонники проверяют состояние тормозов. Тормоза должны оставаться прижатыми.

II. Сокращённое опробование тормозов:

1. Проверка действия тормозов: Вагонник даёт команду «Произвести торможение». Локомотивщик подаёт 1 длинный свисток и переводит КМ395 в V, после чего дожидается снижения давления на 0,5 кгс/кв.см. и переводит КМ395 в IV. Тормоза двух хвостовых вагонов должны сработать. Вагонник подтверждает срабатывание тормозов двух хвостовых вагонов и даёт команду «Отпустить тормоза». Локомотивщик подаёт 2 коротких свистка и переводит КМ395 в I и дожидается давления в УР 5...5,2 кгс/кв.см.
2. Отметка о сокращённо опробовании тормозов ставится в форму ВУ45.