**Тема занятия: *Подготовка тормозного оборудования перед выездом из депо.***

Цель занятия:

1. Изучить последовательность выполняемых регламента работ л/б при приёмке локомотива.
2. Определение цели приведения всех операций при подготовке тормозного оборудования при выезде из депо.

***Перечень работ, выполняемых локомотивной бригадой при приемке локомотива***

Локомотивная бригада перед выездом из депо и после отстоя локомотива без бригады обязана проверить на локомотиве:

- уровень масла в картерах компрессоров и масленках паровоздушных насосов, при необходимости - добавить;

- правильность положения ручек разобщительных кранов тормозов;

- наличие пломб: на предохранительных клапанах, на фиксаторе разобщительного крана тормозной магистрали к электропневматическим клапанам (ЭПК), на разобщительных кранах на питательном воздухопроводе и на воздухопроводе от воздухораспределителя к крану N 254, на разобщительных кранах питательного воздухопровода к реле давления тормозных цилиндров, на разобщительном кране на воздухопроводе от тормозной магистрали к скоростемеру, на манометрах, визуальный осмотр которых возможен без дополнительной работы; при этом убедиться, что даты проверки манометров не просрочены;

- после пуска компрессоров (паровоздушного насоса) их работу, убедившись в наличии требуемого давления в системе смазки по показаниям манометра на компрессоре;

- пределы давлений в главных резервуарах при автоматическом возобновлении работы компрессоров (на паровозе - паровоздушных насосов) и их отключении регулятором. На электровозах и тепловозах, имеющих компрессор с электроприводом, эти давления должны составлять 7,5-9,0 кгс/см2, на остальных тепловозах - 7,5-8,5 кгс/ см2 или 7,5-9,0 кгс/ см2, если это установлено инструкцией по эксплуатации тепловоза, на грузовых паровозах

– 9 кгс/ см2, пассажирских и маневровых паровозах - 8 кгс см2. Допускаемое отклонение

±0,2 кгс/ см2. Разница пределов давлений на тепловозах должна быть не менее 1,0 кгс/ см2\*;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\* Давление 1 кгс/ см2 практически соответствует 0,1 МПа (мегапаскаля) в Международной системе единиц измерения СИ.

- плотность уравнительного резервуара, тормозной и питательной сети, работу кранов машиниста и воздухораспределителя при ступени торможения, сигнализатора разрыва тормозной магистрали с датчиком N 418, темп ликвидации сверхзарядного давления, вспомогательный тормоз на предельное давление в тормозных цилиндрах при полном торможении, электропневматический тормоз (ЭПТ) и электрический тормоз, отсутствие недопустимого снижения давления в тормозных цилиндрах, действие устройства контроля плотности тормозной магистрали (УКПТМ). Указанные проверки производить из обеих кабин управления, кроме проверки плотности тормозной и питательной сетей;

- состояние тормозной рычажной передачи, ее предохранительных устройств, выходы штоков тормозных цилиндров, толщину тормозных колодок и их расположение на поверхности катания колес, действие ручного тормоза;

- проходимость воздуха через концевые краны тормозной магистрали путем не менее трехкратного открытия концевых кранов, через блокировочное устройство N 367 и кран машиниста (в обеих кабинах управления).

 Кроме того, принимающая локомотивная бригада обязана выпустить конденсат из главных и вспомогательных резервуаров, масловлагоотделителей, холодильников и масленок парвоздушных насосов.

*При смене локомотивных бригад принимающая бригада обязана проверить на локомотиве:*
- состояние механической части тормоза, положение режимных переключателей воздухораспределителей, выход штоков тормозных цилиндров, визуальный осмотр которых возможен;

- наличие масла в картерах компрессоров и пресс-масленке насоса;

- правильность регулирования крана машиниста на поддержание зарядного давления в тормозной магистрали при поездном положении его ручки; темп ликвидации сверхзарядного давления в грузовых поездах;

- правильность регулирования крана вспомогательного тормоза локомотива на максимально допустимое давление при полном торможении;

- положения ручек кранов в рабочей и нерабочей кабинах;

- напряжение источника питания электропневматических тормозов;

- правильность соединения рукавов и открытия концевых кранов между локомотивом (локомотивами) и первым вагоном и правильность подвешивания нерабочего рукава на подвеске;

- действие электроблокировочных клапанов (на локомотивах с электрическим торможением).

 Принимающая локомотивная бригада обязана выпустить конденсат из главных резервуаров и масловлагоотделителей.

 По сигнальной лампе "ТМ" - убедиться в нормальном действии сигнализатора разрыва тормозной магистрали.

Контрольные вопросы:

1. Что на локомотиве проверяет локомотивная бригада перед выездом из депо или после отстоя локомотива без бригады?
2. Что проверяет принимающая локомотивная бригада при их смене?

Использованная литература:

Инструкция ЦТ-ЦВ-ВНИИЖТ-277

**Дата предоставления отчета** 20.11.20г. с указанием № группы и Ф.И.О.

**На электронную почту:** aleks62888@yandex.ru