

Завдання для дистанційного навчання з предмету «Гальма рухомого складу та автогальма» для здобувачів освіти *Дніпровського професійного залізничного ліцею* за курсами:

Група 1, 2

Курс 3

Тема: Контрольна перевірка гальм

1. *Вивчення теоретичної частини (ЦТ-ЦВ-ЦЛ 0015, розділ 19)*

Контрольна перевірка гальм на станції

1. При низькій ефективності дії гальм необхідно перевірити:

- зарядний тиск (фактичний і записаний на стрічці);
- щільність гальмівної мережі поїзда та тиск повітря в магістралі хвостового вагона;
- правильність увімкнення на вантажних вагонах режимів гальмування відповідно до завантаження вагона та профілю колії;
- правильність установа композиційних і чавунних гальмівних колодок відповідно до розташування валиків у отворах горизонтальних важелів;
- спрацювання гальма кожного вагона при повному випробуванні гальм. При цьому слід визначити кількість і номери вагонів, гальма яких не спрацювали або були вимкнені, а також самовільно відпустилися раніше 5 хв (на гірському режимі — раніше 10 хв). Треба звернути увагу на площу дотикання гальмівних колодок до коліс;
- у вантажних поїздах за підозри на самовільне відпускання повітророзподільників, встановлених на рівнинний режим, потрібно виконати перший ступінь гальмування і через 2 хв провести другий ступінь зниження тиску в ГМ на $0,3 \text{ кгс/см}^2$; через 2 хв після цього перевірити, чи не відбулося відпускання гальм через дуття окремих повітророзподільників;
- стабільність тиску в ГМ при встановленні ручки крана машиніста в положення IV. Після переведення ручки крана з поїзного положення в положення IV підвищення тиску в ГМ не допускається; після зменшення тиску в ЗрР на $1,5 \text{ кгс/см}^2$

положенням V РКМ і переведенням її в положення IV допускається підвищення тиску в ГМ не більше ніж на $0,3 \text{ кгс/см}^2$ протягом 40 с (гальма в поїзді при цьому не повинні відпускатися). У пасажирському поїзді слід перевірити, чи не спрацювали прискорювачі екстреного гальмування після першого ступеня зменшення тиску в ГМ;

- величину виходу штоків гальмівних циліндрів вагонів при повному службовому гальмуванні;
- у випадку припущення несправності авторежимів, якщо не визначено явних причин зниження ефективності автогальм, перевіряється також тиск у гальмівних циліндрах;

Після цих перевірок треба підрахувати фактичне гальмівне натиснення на 100 тс ваги поїзда. Вантажні вагони з виходом штока гальмівного циліндра понад 230 мм у розрахунок не беруться, при виході штока 180—230 мм розрахункове натиснення приймається 70 % нормативного. Для чавунних колодок, встановлених замість композиційних у вантажних вагонах, розрахункове натиснення також приймається 70 % нормативного. За наявності авторежиму розрахункове натиснення береться з урахуванням розташування його вилки відносно корпусу авторежиму і фактичного завантаження вагона, що визначається розташуванням клина ресорної підвіски відносно фрикційної планки. При виході колодок за зовнішню грань колеса розрахункове натиснення на вісь вагона пропорційно зменшується.

2. Питання для самоперевірки

- 1. Коли необхідно проводити перевірки гальм на станції?*
- 2. Що необхідно робити, якщо виявлена несправність авторежиму?*
- 3. Який зарядний тиск у вантажного рухомого складу?*
- 4. Який зарядний тиск у пасажирського рухомого складу?*
- 5. Яка величина виходу штоку ГЦ на електровозі? Тепловозі?*