

Задание для студентов гр. 5.1

Дисциплин ОКЖД

Преподаватель Сокол В.В.

Тел. 8924-120-56-98 –What`s app

Задание:

Составить конспект по теме «Обслуживание локомотивов и организация их работы.». Прислать отчет по номеру выше.

Обслуживание локомотивов и организация их работы.

Законченным технологическим циклом работы поездного локомотива принято считать полный оборот — время в часах, затрачиваемое локомотивом на обслуживание одной пары поездов на участке железнодорожной линии установленной протяженности. Поэтому способы обслуживания поездов локомотивами классифицируются в зависимости от установленного порядка обращения — езды локомотива с поездами за период полного оборота.

Основным способом обслуживания поездов локомотивами на участках обращения является обслуживание локомотивов сменными (неприкрепленными) бригадами.

Участком обращения локомотивов называют железнодорожную линию в границах между оборотными пунктами, на протяжении которой имеется не менее одного промежуточного пункта смены локомотивных бригад. Оборотным пунктом называют станцию, на которой прибывшие локомотивы отправляются с поездами только во встречном направлении.

Ездой на участке обращения называют такой порядок обслуживания поездов локомотивами, при котором локомотивы следуют без отцепки от составов на протяжении всей длины участка обращения, а локомотивные бригады сменяются на промежуточных станциях — пунктах смены. Различают езду на коротких, удлинённых и разветвлённых участках обращения.

Электровозы и тепловозы грузового и пассажирского движения обслуживаются, как правило, сменными бригадами. На протяжении всего участка обращения локомотива через 7—8 ч непрерывной работы в заранее установленных пунктах происходит смена бригад. При обслуживании локомотивов сменными бригадами возможно максимально использовать подвижной состав.

На моторвагонном подвижном составе и на маневровых локомотивах применяют, как правило, прикрепленную езду, т.е. к локомотиву прикрепляют постоянные локомотивные бригады.

Прикрепленная езда применяется с разрешения МПС на электровозах и тепловозах грузового и пассажирского движения, где она экономически целесообразна.

Способы обслуживания поездов локомотивами устанавливают, исходя из местных условий и наименьшей потребности в локомотивах на заданные размеры движения.

Участки, в пределах которых обращаются локомотивы, называют тяговыми плечами. Длину тяговых плеч устанавливают для локомотива каждого типа в зависимости от способа обслуживания их локомотивными бригадами и возможностей локомотива для следования с поездами без отцепки по техническим нуждам.

Исходя из условий эксплуатационной работы, размещения депо, пункт в смены локомотивных бригад, пунктов экипировки и наилучшего использования локомотивного парка применяют три способа обслуживания тяговых плеч локомотивами: кольцевой, плечевой и петлевой. При кольцевом способе (рис. 14.3, а) локомотивы, работая по кольцу, заходят в основное депо только для ремонта. При петлевом способе (рис. 14.3, б) локомотив, проведя поезд по двум тяговым плечам, возвращается на станцию, где находится основное депо, отцепляется от поезда и заходит на территорию депо. При плечевом способе обслуживания (рис. 14.3, в) локомотив по возвращении из оборотного депо каждый раз заходит на территорию основного депо.

Высокие эксплуатационные свойства электровозов и тепловозов, в том числе возможность совершать большие пробеги между экипировками и ремонтами, позволяют организовать эксплуатацию локомотивов на участках большой протяженности. Появились участки обращения и зоны обслуживания поездов локомотивами.

Участок обращения Б—В (рис. 14.3, г) обслуживается локомотивами одного или нескольких депо и состоит из нескольких участков работы бригад. Обязательным признаком участка обращения является наличие между станциями основного и оборотного депо хотя бы одного пункта смены бригад. Зона обслуживания (рис. 14.3, д) — это два или более направлений с примыкающими