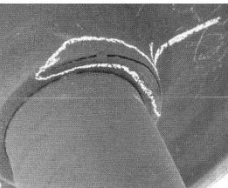

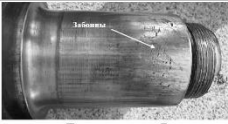



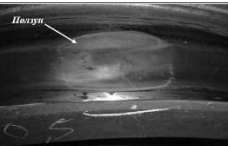



Основные неисправности колесных пар и способы их устранения (Рисунок 1)

Основные неисправности колесных пар			
№ ПП	Наименование неисправности	Иллюстрация	Способ устранения
1	2	3	4
1	Трещины и плены на средней части оси (Рисунок 1).	 Рисунок 1	Колесную пару, имеющую на средней части оси продольную трещину или плену, изъять из эксплуатации и отправить в ремонт. В ремонтном пункте продольные трещины или плены исследовать вырубкой канавочником до полного их исчезновения. Ось бракуется, если глубина вырубki на средней части превышает 4,0 мм у локомотива и 3,0 мм у моторвагонного подвижного состава. Вырубку трещин или плен производить только в направлении длины их залегания без резких переходов с гладким выводом крамок и разделкой по ширине, равной трехкратной глубине вырубленного слоя.
2	Риски и задиры продольные на шейках и предподступичных частях (Рисунок 2).	 Рисунок 2	Риски и задиры на шейках глубиной до 0,5 мм не более трех не длиннее 50 мм от торца галтели, а на предподступичных частях глубиной до 1,0 мм без ограничения количества зачистить вдоль оси шлифовальной шкуркой с зернистостью 5 или 6 с применением масла. При больших размерах дефекта ось бракуется.
3	Протертость и задиры на средней части оси (Рисунок 3).	 Рисунок 3	При протертости более допустимого значения, ось бракуется. При протертости в пределах допуска выполнить плавный переход от протертого места к образующей оси. Допускаются задиры глубиной до 2 мм, общей площадью до 100 мм ² , с зачисткой острых крамок.
4	Смятие или изношенная резьба колесных пар с подшипниками качения наконце оси (Рисунок 4).	 Рисунок 4	Разрешается оставлять в эксплуатации при обыкновенном освидетельствовании колесные пары, имеющие сорванную резьбу не более 15 % рабочей длины на каждом конце оси, соответственно при полном освидетельствовании – 5 %. При большем значении повреждения, резьбу сточить, место наплавить и нарезать новую резьбу.
5	Выщербины на поверхности катания бандажа, обода цельнокатанного колеса (Рисунок 5).	 Рисунок 5	Разрешается оставлять без исправления до первой выкатки или отточки колесной пары: у локомотива и моторного вагона длиной не более 10,0 мм, глубиной не более 3,0 мм; у прицепного вагона длиной не более 25,0 мм, глубиной не более 3,0 мм. Выщербины больших размеров устраняют отточкой.
6	Толщина гребня не соответствует допустимому значению (Рисунок 6).	 Рисунок 6	Устранить отточкой на станке до полного исчезновения. При ремонте в депо гребень разрешается восстанавливать электронаплавкой с последующей отточкой на станке, кроме колесных пар моторвагонного подвижного состава и пассажирских локомотивов.
7	Ползун на поверхности катания бандажа или колеса (Рисунок 7).	 Рисунок 7	Колесные пары с подшипниками скольжения с ползунами на поверхности катания глубиной 2 мм и более и с подшипниками качения глубиной 1 мм и более к работе под вагонами не допускаются. Преждевременная отточка поверхности катания для устранения ползуна сокращает срок службы бандажа или колеса.
8	Навар металла на поверхности катания колеса (Рисунок 8).	 Рисунок 8	Устранить отточкой на колесотокарном станке до полного устранения.

Оформление неисправности колесных пар
11 1111111111 1111111111

№	Дата	№	Дата	№	Дата	№	Дата
1	2000.01.01	2	2000.01.01	3	2000.01.01	4	2000.01.01
5	2000.01.01	6	2000.01.01	7	2000.01.01	8	2000.01.01
9	2000.01.01	10	2000.01.01	11	2000.01.01	12	2000.01.01

Разработано: М.И.Сидорова
Проверено: В.И.Сидорова
Утверждено: В.И.Сидорова

ФГУБОУ ВО ЛГУПС

Минеро АТ