

ВВЕДЕНИЕ

Я был направлен для прохождения производственной практики в пассажирское вагонное депо Москва-Николаевка. Характер производственной практики - по освоению рабочей профессии, сроки практики с 30.03.2021 г. по 26.04.2021 г. Во-время прохождения практики студент выполнял работы по техническому обслуживанию и ремонту узлов и деталей подвижного состава в соответствии с программой практики. Под окончание практики оформил и сдал дневник и отчет. Выбыл с места практики 26.04.2021 г.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		2

1 ХАРАКТЕРИСТИКА РЕМОНТНОГО ДЕПО

Вагонные депо разделяются по функциональному принципу. Одни специализируются на ремонте железнодорожного транспорта. Другие являются эксплуатационными. Именно они осуществляют техническое обслуживание вагонов. Также в эксплуатационных депо производится текущий отцепочный ремонт. Ремонтные подразделения работают в плановом порядке. Каждой бригаде ставится текущее задание. Работа у специалистов таких депо есть всегда. Существуют также эксплуатационно-ремонтные подразделения. Полнофункциональные депо ремонтируют вагоны на постоянной основе, выполняют срочный отцепочный ремонт, осуществляют техническое обслуживание железнодорожного транспорта.

Вагонное депо – полноценное производственное предприятие. В его структуре выделяются основные, вспомогательные участки. На каждом из них устанавливается и эксплуатируется соответствующее оборудование. Основными являются колесные с роликовым отделением, тележечные, вагоноборочные участки. Вспомогательными – ремонтно-заготовительный, слесарно-механический, автотормозной, деревообрабатывающий, обмывочный.

Депо Москва-Николаевка располагается на Митьковской соединительной ветви Московской железной дороги в Москве. Станция на которой располагается данное депо является пассажирской технической, по объёму работы — внеклассной.

Станция Николаевка относится к участковой станции продольного типа с параллельным расположением приемо-отправочных и сортировочных путей.

Путевое развитие в депо — 48 путей, разделённых на два парка:

- приёмо-отправочный;
- сортировочный.

На пути поставляют поезда, после осмотровщики осматривают подвижной состав на неисправности. После выявления неисправности, вагон отцепляют и отправляют в цех, где будет устранена неисправность или заменен узел.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		3

В депо выполняются:

- ТО-1-перед каждым новым рейсом;
- ТО-2-подготовка к зимним и летним периодам;
- ТО-3-раз в полгода.
- ДР- Подача пассажирских вагонов в деповской ремонт производится после пробега 300 тыс. км, но не более чем через 2 года.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		4

2 ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТКОВ И ОТДЕЛЕНИЙ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ И КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Отделение ремонта внутреннего оборудования вагонов – в работе рассматриваются основные технологические процессы ремонта оборудования и средства механизации, применяемые при ремонте, приводится описание ремонтируемого внутреннего оборудования пассажирского вагона, приводится его полная техническая характеристика, причины их возникновения, способы их выявления при ремонте и эксплуатации, выполнение расчета фонда рабочего времени, определение рабочих сил необходимых для ремонта внутреннего оборудования пассажирского вагона.

Отделение-колесно-роликовое - предназначен для проведения обыкновенного и полного освидетельствования колесных пар вагонов, ремонта колесных пар без смены элементов.

Цех формирования пассажирских поездов – ответственными за правильность формирования поезда являются работники станции, которые перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы станции, технико-распорядительным актом (ТРА), графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования поезда, установленные сигналы и снабжение необходимым поездным инвентарем.

К вспомогательным относятся следующие участки и отделения:

Отделение по ремонту гидравлических гасителей колебаний - предназначено для производства ремонтных работ и технического обслуживания гидравлических гасителей колебаний пассажирских вагонов. Качество выполнения ремонта и технического обслуживания должно обеспечивать работоспособность гидравлических гасителей колебаний в течение межремонтного периода эксплуатации.

Отделение по ремонту систем отопления и водоснабжения - служит для производства разборочных, сборочных, регулировочных, испытательных и

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

большинства ремонтных работ с узлами и деталями систем отопления и водоснабжения снятыми в ремонт, восстановление работоспособности отдельных её узлов, а также для устранения неисправностей систем без демонтажа узлов из вагонов.

Тормозное отделение - ремонтируют тормозное оборудование подвижного состава, оснащаются необходимым оборудованием и приспособлениями согласно технологическому процессу.

К обслуживающим устройствам относятся котельная, компрессорная, трансформаторная, генераторная, кладовая запасных частей и огнеопасных материалов, вентиляционная, отделения по ремонту деповского оборудования, ремонтно-механическое, ремонтно-хозяйственное, монтажное, деревообделочное. Также к обслуживающим участкам относят служебно-бытовые и подсобные помещения, столовую, туалеты, пункт первой медицинской помощи, помещения, обеспечивающие жизнедеятельность.

Резерв проводников пассажирских вагонов - резерв проводников, как правило, в своем составе имеет:

-бухгалтерию и нарядчиков, которые назначают проводников в пассажирские, туристские, специальные поезда, в служебно-технические вагоны, а также для охраны вагонов, находящихся в отстое.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		6

3 ОБЯЗАННОСТИ СЛЕСАРЯ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Перед началом рабочего дня (смены) слесарь по ремонту подвижного состава:

- получает производственное задание;
- проходит при необходимости инструктаж по охране труда;
- принимает смену;
- проверяет исправность приспособлений, инструмента, инвентаря и т.п., средств индивидуальной защиты.

В процессе работы слесарь по ремонту подвижного состава:

- выполняет работу, по которой проинструктирован и допущен к работе;
- использует спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты;

– получает указания от непосредственного руководителя по выполнению задания, безопасным приемам и методам производства работы;

– соблюдает правила использования технологического оборудования, приспособлений и инструментов, способы и приемы безопасного выполнения работ;

– немедленно ставит в известность непосредственного руководителя обо всех недостатках, обнаруженных во время работы;

– соблюдает требования личной гигиены и производственной санитарии.

В конце рабочего дня (смены) слесарь по ремонту подвижного состава:

– приводит в надлежащее состояние приспособления, инструмент, передает их на хранение;

– удаляет грязь со спецодежды и спецобуви, при необходимости помещает на сушку и хранение;

– сдает установленную отчетность;

– конец рабочего дня.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		7

4 ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ. НЕИСПРАВНОСТИ ГИДРАВЛИЧЕСКОГО ГАСИТЕЛЯ КОЛЕБАНИЙ

Основными неисправностями гидравлических гасителей колебаний являются:

- применение загрязненного или несоответствующего типа масла;
- несвоевременная замена поврежденных резиновых деталей;
- нарушение требований ремонта;
- сборки и установки на тележку гасителей колебаний.

Не разрешается следование в поездах вагонов, у которых тележки с гидравлическими гасителями имеют трещины, изломы и погнутости кронштейнов крепления гасителя, заклинивание гасителя, отсоединение защитного кожуха или штока от верхней головки, трещины, смятие или изломы защитного кожуха или корпуса гасителя.

В пунктах формирования и оборота пассажирских поездов не допускается постановка в состав вагона, у которого гидравлические гасители имеют:

- просроченные или истекающие в пути следования сроки ревизии;
- утечки масла в виде капель или сильного замасливания;
- потертости корпуса более 2 мм или перекося головок относительно поперечной оси тележки более 5 мм;
- имеет износы резиновых и металлических втулок в головках.

Исправное состояние гидравлических гасителей можно проверить контрольной прокачкой вручную под вагоном. При этом необходимо отсоединить крепление верхней головки и снять валик, вставить в головку ломик и 2-3 раза прокачать гаситель во всю длину хода штока. При прокачке шток должен перемещаться плавно, со значительным сопротивлением, без заеданий и рывков. Неисправные гасители снимают и отправляют в депо для прохождения ревизии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		8

За время практики приобрел навыки технического обслуживания ремонта узлов и деталей подвижного состава в объеме, предусмотренном профессиональными модулями ПМ.04.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		9

1 "Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрику вагонов)" N 808-2017 ПКБ ЦВ (ред. от 18-19.10.2018).

2 Кобаская И.А. Технология ремонта подвижного состава: учеб. Пособие/И.А. Кобаская. -М.: ФГБОУ "УМЦ ЖДТ", 2016. -288 с.

3 Чумаченко Ю.Т., Чумаченко Г.В., Материаловедение и слесарное дело – М.: КНОРУС, 2016.

					ПП 23.02.06	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		10