



АКТ ВІД 22.05.2000 · КОНТРОЛЬ ЧЕРЕЗ 560 МОТОГОДИН

Тепловоз ТМ2УМ-941: дизель і компресор відновлені без розбирання

ВАТ «ЮГОК» (Південний гірничо-збагачувальний комбінат), управління залізничного транспорту · комісія: головний механік УЗДТ В. С. Павловський, начальник цеху рухомого складу П. А. Грисенко, представники ЗАТ «Кривбасрудпром» і ТОВ «ХАДО» · затвердив головний механік комбінату І. Л. Крамар
м. Кривий Ріг, Україна · заміри 11.04.2000 і 18.05.2000 · акт затверджено 22.05.2000

ПРОДУКТ	ОБ'ЄКТ ВИПРОБУВАНЬ	ТИП ДОКУМЕНТА
Відновлювальний ремонт за ХАДО технологією® обробка без розбирання вузлів, в експлуатації · договір №158 «а» від 31.03.2000	Тепловоз ТМ2УМ-941 дизель і повітряний компресор · тепловозу було намічено заводський ремонт у 2000 р.	Акт комісії ВАТ «ЮГОК» з підписами та печаткою

ТЕХНІКА	СТАН НА ПОЧАТОК ВИПРОБУВАНЬ	ЩО ВИМІРЮВАЛОСЯ
Дизель тепловоза ТМ2УМ-941	Намічено заводський ремонт у 2000 р.; компресія по циліндрах нерівномірна, 24-30 атм	Компресія по шести циліндрах, витрата палива, тиск оливи
Повітряний компресор того ж тепловоза	Штатна робота у складі тепловоза перед заводським ремонтом	Час накачування головних резервуарів від 7,2 до 8,2 ати

Заміри «до» — {{11.04.2000}}, контрольні заміри — {{18.05.2000}}, після {{560 мотогодин}} роботи тепловоза з обробленими вузлами.

Ключові результати

↑ **6,7-25 %**

компресія по циліндрах, 24-30 → 30-32 атм

↓ **15 %**

витрата палива на холостому ході, 8,95 → 7,6 л/год

↑ **30 %**

продуктивність компресора на максимальних обертах, накачування 13 → 10 с

Дизель — компресія по циліндрах

ЦИЛІНДР	ДО ОБРОБКИ, 11.04.2000	ЧЕРЕЗ 560 МОТОГОДИН, 18.05.2000	ЗМІНА
Циліндр 1	26 атм	32 атм	+6 атм
Циліндр 2	28 атм	32 атм	+4 атм
Циліндр 3	26 атм	32 атм	+6 атм
Циліндр 4	30 атм	32 атм	+2 атм
Циліндр 5	24 атм	30 атм	+6 атм
Циліндр 6	27 атм	32 атм	+5 атм

Розкид між циліндрами **6 → 2 атм**: компресія вирівнялася і підійшла до спільного рівня — вище заводського номіналу вона зрости не може.

Дизель — паливо та оливна система

ПОКАЗНИК	ДО ОБРОБКИ	ЧЕРЕЗ 560 МОТОГОДИН	ЗМІНА
Витрата палива на холостому ході	8,95 л/год	7,6 л/год	-1,35 л/год
Тиск оливи на холостому ході, t = 60 °C	2,0 кгс/см²	2,1 кгс/см²	+0,1 кгс/см²

Обидва показники зняті на холостому ході — основному режимі роботи маневрового тепловоза.

Повітряний компресор — час накачування головних резервуарів

РЕЖИМ ДВИГУНА	ДО ОБРОБКИ	ЧЕРЕЗ 560 МОТОГОДИН	ПРОДУКТИВНІСТЬ
Максимальні оберти	13 с	10 с	+30 %
Холостий хід	33 с	30 с	+10 %

Накачування від **7,2** до **8,2 ати**; продуктивність компресора обернена до часу накачування — акт називає скорочення часу на **9 %**.

Що зафіксувала комісія

Комісія ВАТ «ЮГОК» — головний механік управління залізничного транспорту, начальник цеху рухомого складу та представники ЗАТ «Кривбасрудпром» і ТОВ «ХАДО» — за підсумками **560 мотогодин** роботи записала в акті: «Витрата палива на холостому ходу знизилася на **15%**; тиск оливи в режимі холостого ходу підвищився на **0,1 кгс/см кв.** відбулося вирівнювання величини компресії по циліндрах з одночасним її підвищенням». По компресору: «Відбулося скорочення часу накачування на **9%**». Тепловоз ішов у заводський ремонт, намічений на 2000 рік: відновлення виконано на працюючій машині, без розбирання дизеля та компресора.

XADO

© XADO. Усі права захищено.

Результати стосуються маневрового тепловоза ТМ2УМ-941 і встановленого на ньому повітряного компресора в умовах залізничного транспорту гірничо-збагачувального комбінату; за іншої техніки та режимів експлуатації показники можуть відрізнятися. Оригінал акта від 22.05.2000 з підписами та печаткою публікується цілком і доступний для завантаження.