

Найти



[ОКЖД](#)

[ЭЛЕКТРОВАЗ](#)

[ТЕПЛОВОЗ](#)

[АВТОТОРМОЗА](#)

[ДИПЛОМНЫЕ РАБОТЫ](#)

[РЕФЕРАТЫ](#)

[КНИЖНАЯ ПОЛКА](#)

[ОБМЕН МНЕНИЯМИ О САЙТЕ](#)

Отчет по преддипломной практике

УДК 621.015.13

Реферат

Отчёт по преддипломной практике содержит 23 страницы, 3 рисунка.

АВТОСЦЕПКА, КОРПУС, УЗЕЛ, МОНТАЖ

Объектом изучения является процесс ремонта автосцепного устройства вагона.

Цель технологической практики - закрепление теоретических знаний, организация и технология сборки, полученных при изучении общеинженерных дисциплин, ознакомление с технологией и организацией производства при ремонте вагона и его частей, изучение технологии ремонта вагонов в депо и освоение передового производственного опыта; приобретение навыков рабочих профессий.

Итоги прохождения практики – закрепил теоретические знания, ознакомился с технологией и организацией производства при ремонте вагона и его частей, а так же приобрел навыки рабочей профессии.

Содержание

Введение.....	4
1. Анализ конструкции детали.....	5
2. Анализ неисправностей в эксплуатации.....	7
3. Технологический процесс ремонта узла.....	9
3.1 Технологический процесс разборки узла.....	9
3.2 Технологический процесс дефектации.....	10
3.3 Технологический процесс восстановления.....	11
3.4 Технологический процесс сборки.....	13
Заключение.....	15

Введение

Головная часть корпуса (голова) переходит в удлинённый пустотелый хвостовик, в котором имеется отверстие 1 для клина, соединяющего автосцепку с тяговым хомутом.

В задачи практики входит получение достаточно глубокого представления о технологическом процессе ремонта автосцепного устройства СА-3. Материал практики является основой для курсовых проектов и работ по дисциплине «Технология производства и Ремонта подвижного состава», поэтому необходимо:

- ознакомиться с технологической документацией, её оформлением по ЕСТД и ЕСКД., технологией ремонта (наплавкой и механической обработкой);
- ознакомиться с основными видами восстановления изношенных поверхностей;
- ознакомиться с организацией контроля деталей на рабочих местах;
- изучить вопросы организации труда, техники безопасности, промышленной эстетики;

1. Анализ конструкции детали

Ремонт автосцепного устройства производится согласно инструкции ЦВ-ВНИИЖТ-494 при всех видах ремонта подвижного состава установленных МПС. Полный осмотр автосцепного устройства производится при капитальном (КР) и деповском (ДР) ремонтах грузовых вагонов.

Ремонт автосцепного устройства необходимо осуществлять при строгом соблюдении следующих условий:

- замены неисправных узлов и деталей заранее отремонтированными;
- механизации всех трудоемких работ;
- выполнении требований правил, руководств, инструкции по обслуживанию и ремонту автосцепного устройства, технологических карт и технических указаний МПС на ремонт вагонных деталей;
- обеспечение ремонтных бригад полным комплексом необходимого инструмента, поверочными шаблонами и технологической оснасткой;
- правильной организации труда ремонтных бригад с учетом особенностей принятого технологического процесса при строгом соблюдении правил техники безопасности и промышленной санитарии.

Автосцепка СА-3 (рис. 1) является тягово-ударной автосцепкой нежёсткого типа. Она состоит из корпуса (4) и деталей механизма сцепления: замка (5), замкодержателя (2), предохранителя (3), подъёмника замка (6), валика подъёмника (V).

Головная часть корпуса (голова) переходит в удлинённый пустотелый хвостовик, в котором имеется отверстие 1 для клина, соединяющего автосцепку с тяговым хомутом.

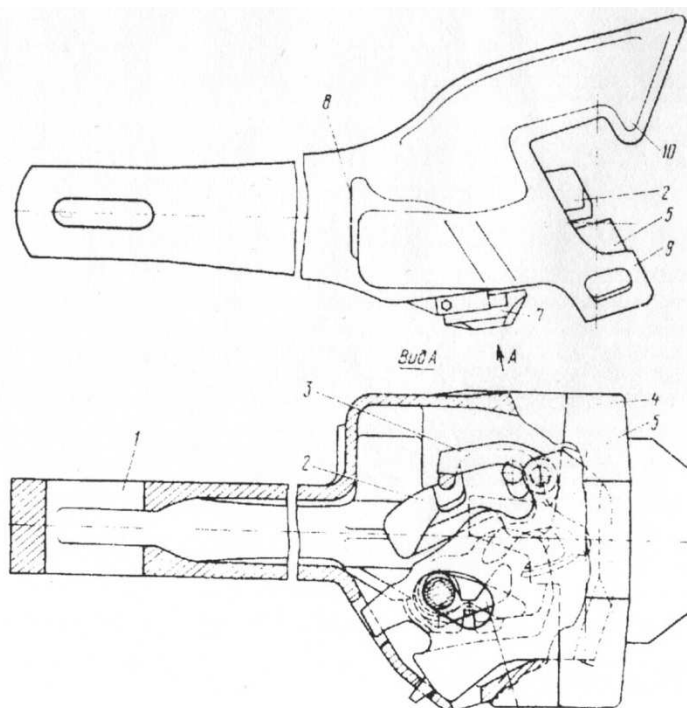


Рисунок 1 - Автосцепка СА-3

Голова автосцепки имеет большой (10) и малый (9) зубья. В пространство между малым и большим зубьями, в так называемый зев автосцепки, выступают замок (5) и замкодержатель (2), взаимодействующие в сцепленном состоянии со смежной автосцепкой.

Корпус (рис. 2), являющийся основной частью автосцепки, предназначен для передачи тяговых и ударных нагрузок, а также размещения деталей механизма сцепления.

Поверхности контура зацепления корпуса в сцепленном состоянии взаимодействуют со смежной автосцепкой: при сжатии усилие воспринимается ударной (6) и боковой (7) поверхностями малого зуба, а при растяжении - тяговыми поверхностями (8) малого и (3) большого зубьев.

Всего 15 страниц