

WWW.RVS-TECH.RU



тел.: (812) 369-32-64, факс: (812) 388-95-71

[e-mail:rpr-spb@mail.ru](mailto:rpr-spb@mail.ru)

<http://rvs-tech.ru>



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (ОАО «РЖД»)
**ФИЛИАЛ «ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»**

Тел.: (3022) 26-13-57, 97-43-16, факс (3022) 97-47 -48
e-mail: RZD@ZABTRANS.RU

Название тепловозов	ТЭМ-2
Тип двигателя	ПДГ-1М
Депо приписки	ТЧ-3

**Заключение по результатам
индицирования дизелей**

Место контроля	Депо ст. Чита
Дата контроля	28.09 – 04.11.2003 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Главный инженер



А.Н. Большаков

« _____ » _____ 2003г.

ВВЕДЕНИЕ

Согласно протоколу стыкового совещания Красноярской, Дальневосточной, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог промышленные испытания восстановительного ремонта по РВС – технологии проведены на 10 маневровых тепловозах Забайкальской ж.д.

Оценка результатов восстановительного ремонта по РВС – технологии дизелей ПДГ-1М маневровых тепловозов ТЭМ-2 производилась по параметрам их индицирования В качестве оценочного параметра использовались давление сжатия P_c , давление сгорания P_z и эффективная мощность N_e . Измерения производились штатными приборами контроля поста реостатных испытаний депо ст. Чита (ТЧ-3). Расход топлива на тепловозе № 7425 производился электронным расходомером ЭДМ-140 производства компании Сименс. С целью определения влияния обработки на техническое состояние двигателей индицирование производилось до и после их обработки. Результаты индицирования по каждому двигателю представлены в актах технического состояния.

ВЫВОДЫ

Анализ результатов индицирования показал, что после обработки дизелей их средние значения давлений сжатия повысились на $2,0-2,5 \text{ кгс/см}^2$, давлений сгорания на $5 - 6 \text{ кгс/см}^2$, что привело к увеличению эффективной мощности дизелей в среднем на 8-10% и соответственно к снижению удельного расхода топлива (на примере ТЭМ-2 № 7425). Кроме того, при равных нагрузках, произошло снижение степени повышения давления λ и соответственно уменьшение нагрузки на детали цилиндропоршневой группы, кривошипно-шатунного механизма и газораспределительного механизма, и как следствие, к снижению износа и увеличению межремонтного периода.

Начальник отдела ремонта

Службы локомотивного хозяйства



В.М. Кривопишин