

**Организация эксплуатации
тягового подвижного состава
с разработкой
индивидуальной части**

ПРИНЦИПЫ УСТРОЙСТВА И РАБОТЫ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

4.1 Автономный тяговый подвижной состав

Автономный тяговый подвижной состав

теплов
озы

дизель-
поезда

автомо
трисы

мотово
зы

газотур
бовозы

По назначению тепловозы подразделяют на

**грузовы
е**

**пасса
ж
ирские**

**маневр
овые**

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ

с 1963 года
(Дугансктепловоз)



2ТЭ10л

$P_{\text{секц.}} = 2206$
кВт, $F_{\text{секц.}} =$
255 кН

с 1971 года
(Дугансктепловоз)



2ТЭ116

$P_{\text{секц.}} = 2250$ кВт,
 $F_{\text{секц.}} = 256,2$ кН

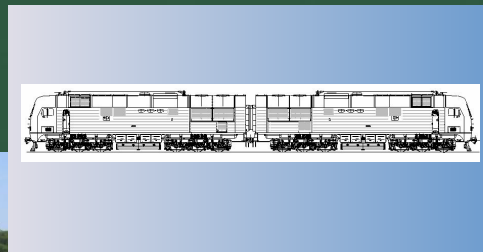
с 2005 года
(БМЗ)



2ТЭ25К

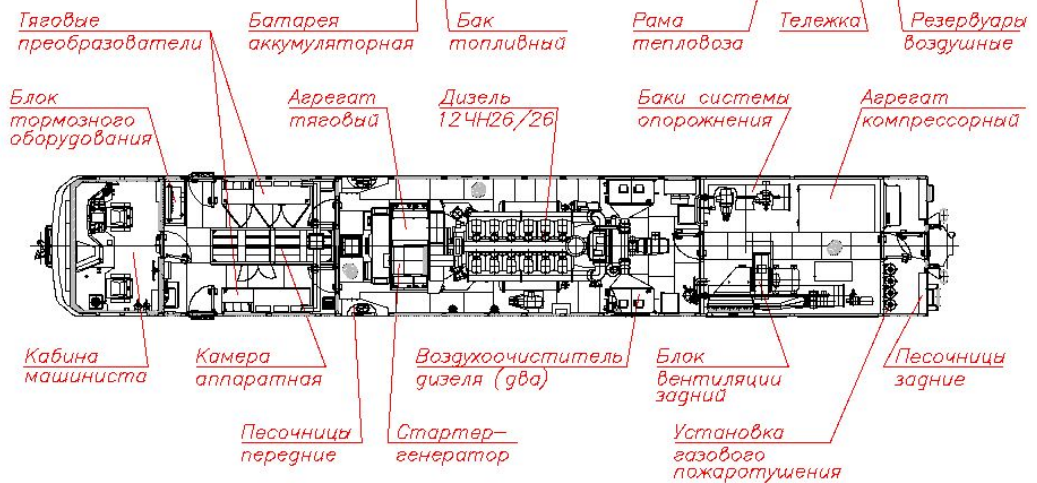
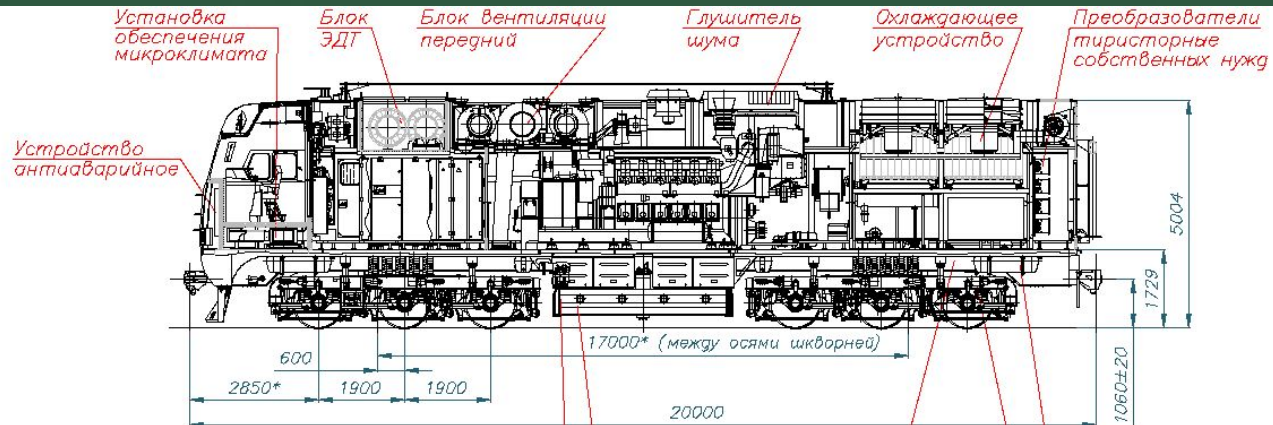
$P_{\text{секц.}} = 2500$
кВт, $F_{\text{секц.}} =$
300 кН

с 2006 года
(БМЗ)



2ТЭ25А

$P_{\text{секц.}} = 2500$
кВт, $F_{\text{секц.}} =$
390 кН



Первичный двигатель

Число цилиндров 12V

Мощность, кВт 2500

Удельный
эффективный
расход топлива,
г/кВтч $195^{+9,75}$

Часовой расход
топлива на
минимально
устойчивой частоте
вращения х.х., кг/ч 10,0

Частота вращения,
об/мин 1000

Масса, кг 18000

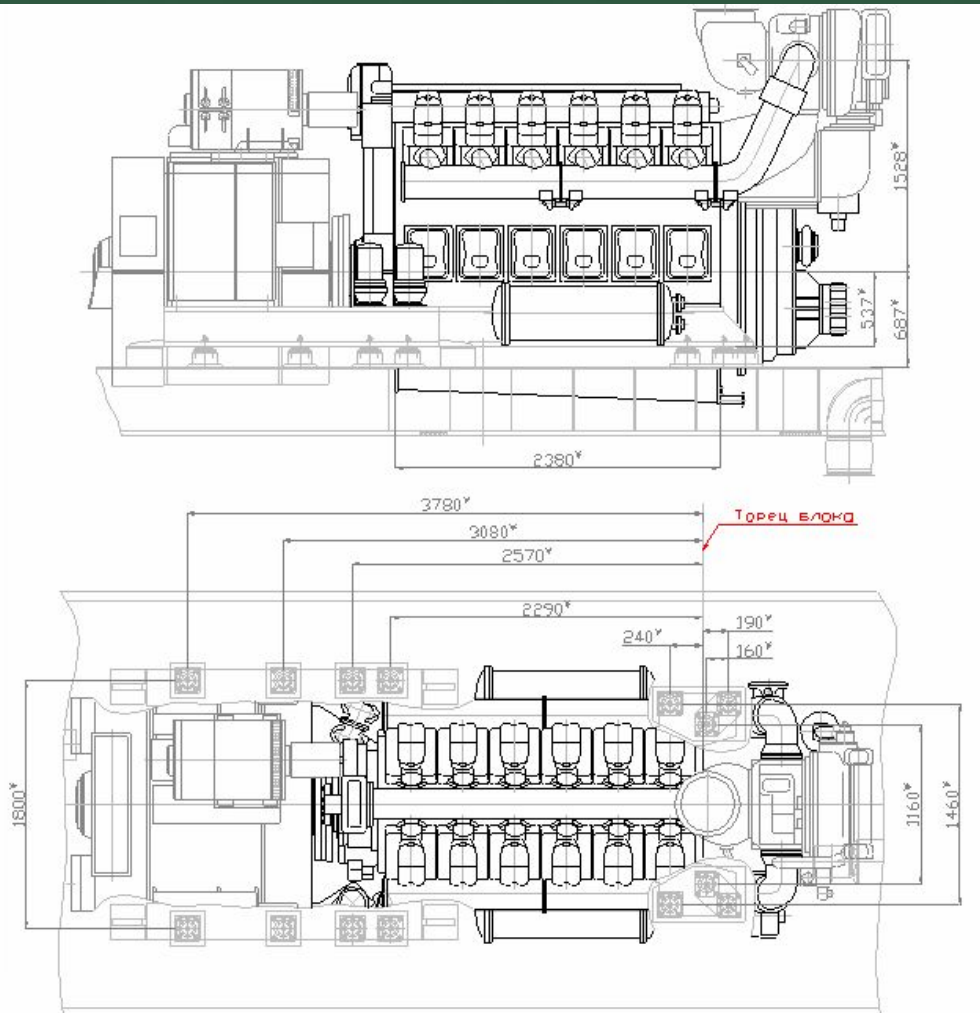
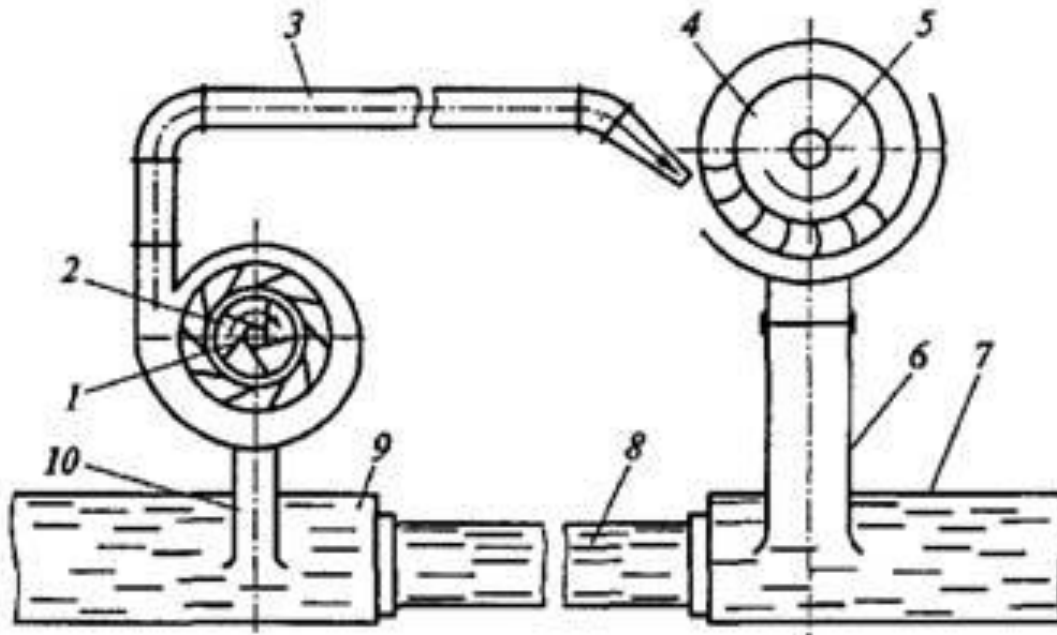
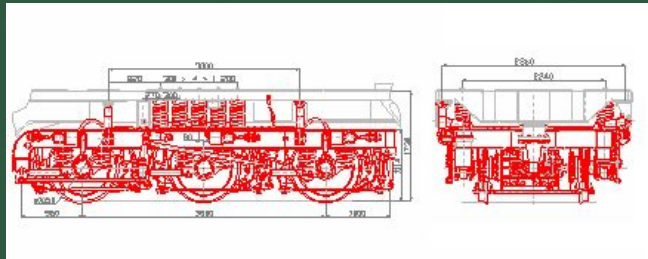


Схема гидропередачи

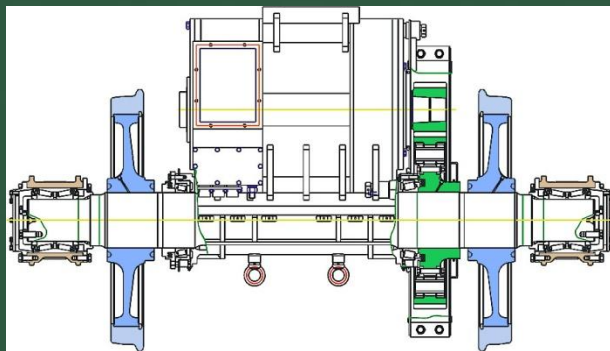


1 – вал ведущего двигателя; 2 – вал центробежного насоса; 3, 6, 8, 10 – соединительные трубы; 4 – турбина; 5 – вал турбины; 7 – камера; 9 – всасывающая камера.

Экипажная часть



Колесно-моторный блок



Тип тележки

бесчелюстная, одноповодковая, с МОР качения, с низкоопущенным шкворнем

Рессорное подвешивание

индивидуальное, двухступенчатое (вторая ступень «Флексикойл»)

Привод к.п.

индивидуальный через тяговый редуктор от ТЭД

Диаметр колес, мм

1050

Подвешивание ТЭД

опорно-осевое

Тяговый редуктор

односторонний, одноступенчатый, цилиндрический

Передат. отношение

3,65

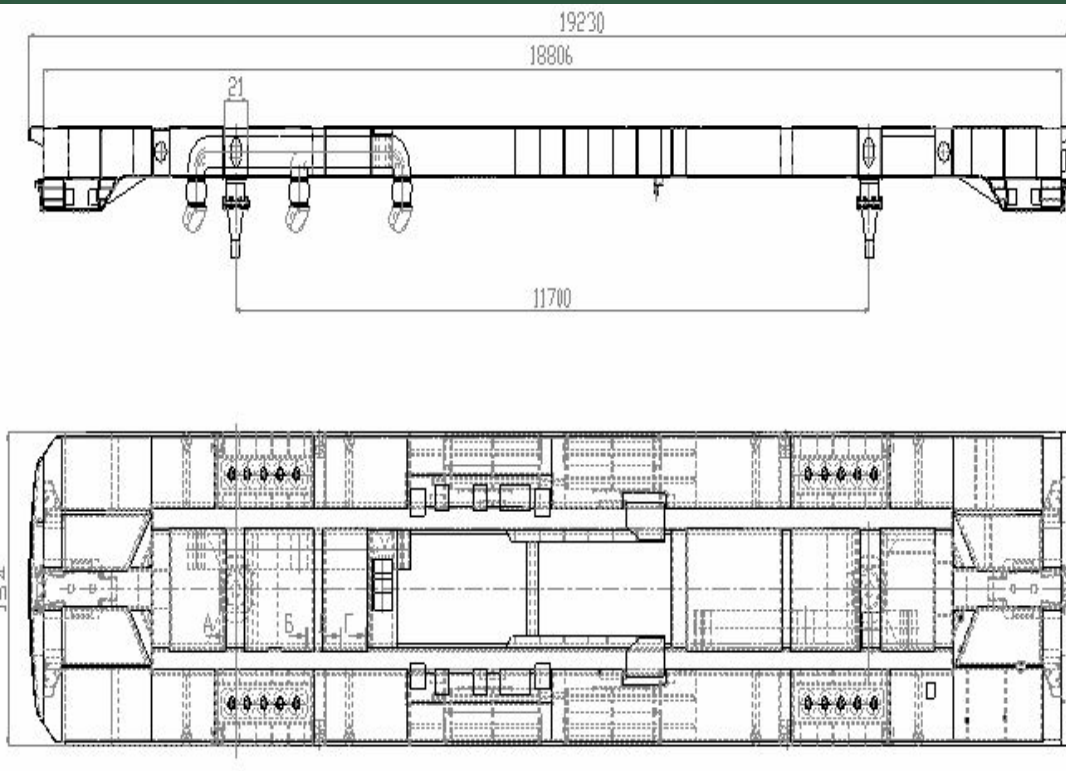
Тип тяговых приборов

автосцепка СА-3 с поглощающим аппаратом ПМК-11-К-23

Расчетная предельная сила от автосцепок, не вызывающая остат. деформаций, кН (тс)

2450 (250)

Главная рама

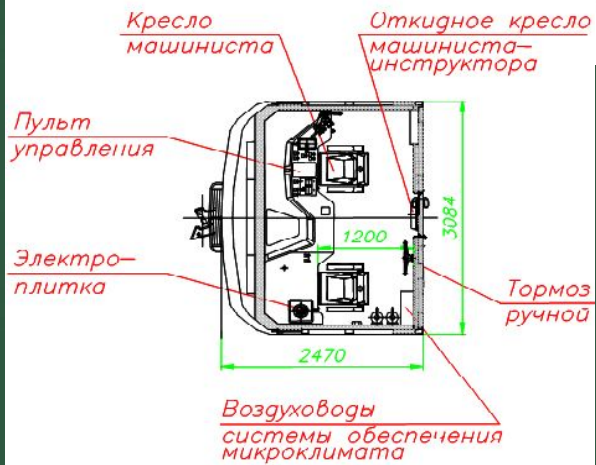
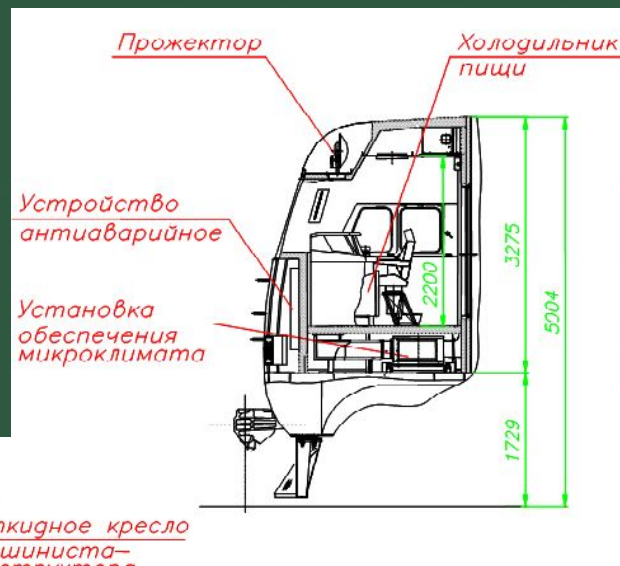


Рама тепловоза сварной конструкции предназначена для установки и крепления на ней основного и вспомогательного оборудования, а также для восприятия продольных усилий, приложенных к автосцепке при подходе к составу, тяге и торможении. Рама рассчитана на продольную статическую нагрузку 250 тс и вертикальную нагрузку от веса всего размещенного на ней оборудования с учетом динамики.



Кабина
машиниста

Пульт управления



Вспомогательное оборудование

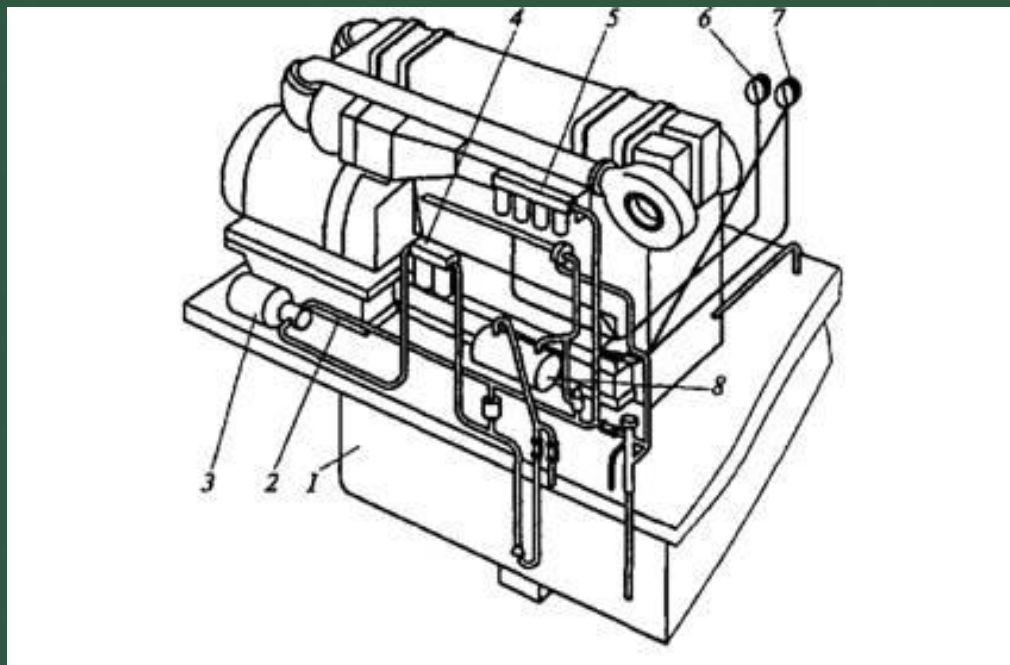
**ТОПЛИВ
НАЯ
СИСТЕ
МА**

**СИСТЕ
МА
СМАЗК
И**

**СИСТЕ
МА
ОХЛАЖ
ДЕНИЯ**

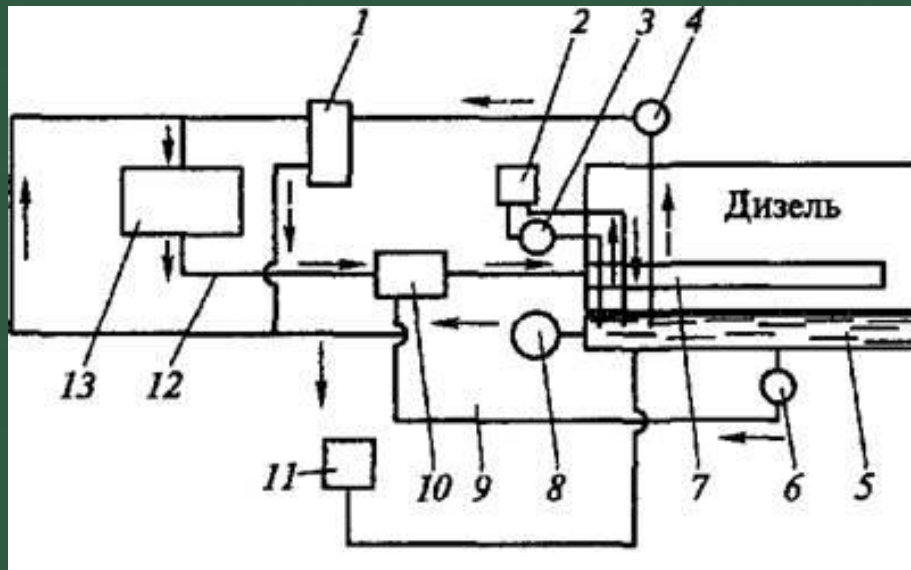
**ДРУГИЕ
СИСТЕ
МЫ**

Схема топливной системы тепловоза



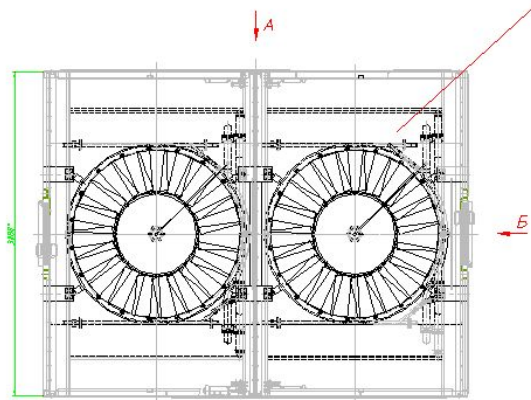
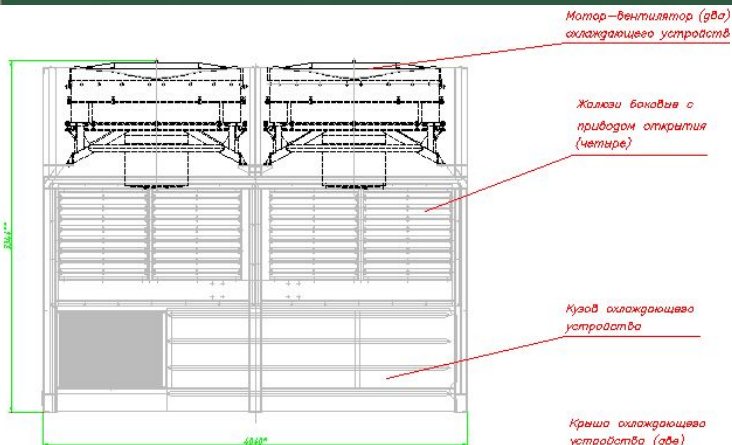
1 – топливный бак; 2 – нагнетательная труба;
3 – топливоподкачивающий агрегат;
4 – фильтр грубой очистки; 5 – фильтр тонкой
очистки; 6, 7 – манометры;
8 – топливоподгреватель.

Система смазки дизеля



1 – маслоподогреватель; 2 – центрифуга; 3 – насос центрифуги; 4 – насос для прокачки масла через маслоподогреватель; 5 – поддон дизеля; 6 – насос для подкачки масла перед запуском; 7 – маслораздаточный коллектор; 8 – главный циркуляционный насос; 9 – трубопровод горячего масла; 10 – фильтр грубой очистки масла; 11 – фильтр тонкой очистки масла; 12 – трубопровод охлажденного масла; 13 – холодильник.

Охлаждающее устройство



Тип	крышевого исполнения
Тип вентилятора	осевой, ОВ-146
Количество лопастей	14
Частота вращения, с ⁻¹ (об/мин)	20 (1200)
Производительность, м ³ /с	30,6
Создаваемый напор, Па	1365
Потребляемая мощность, кВт (л.с.)	55 (74,8)

