

Контакты дверных блокировок БД1 - БД3 и контакты дверных блокировок выпрямительной установки БД1, БД2, размыкаясь при открытии дверей, разрывает сигнальную цепь УОИ. В этом случае УОИ снимает возбуждение тягового генератора и выводит в окно тревожных сообщений информацию о разомкнутой блокировке.

20.8. ПРОКАЧКА МАСЛА

Электрической схемой предусматривается управление следующими прокачками масла дизеля:

а) ручная прокачка осуществляется по необходимости машинистом при помощи виртуального тумблера «Прокачка масла» на дисплее машиниста;

б) автоматическая прокачка масла перед пуском дизеля (в соответствии с п.п.17.1 - 17.9.).

в) автоматическая прокачка масла после остановки дизеля.

Данные прокачки масла осуществляются через устройство обработки информации.

Ручная прокачка масла производится при остановленном дизеле и обеспечивается включением виртуального тумблера «Прокачка масла». УОИ включает контактор КМН, который своим силовым контактом включает электродвигатель масляного насоса МН.

Для окончания прокачки необходимо выключить виртуальный тумблер «Прокачка масла».

После остановки дизеля УОИ включает контактор КМН, который своими силовыми контактами подает питание на электродвигатель МН масляного насоса и начинает отсчет времени. Через 60 с после включения контактора КМН УОИ отключает контактор КМН, который отключает электродвигатель МН прокачки масла.

УОИ возвращает исполнительные устройства электросхемы в предпусковое состояние.

ГЛАВА 21. ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МАШИНЫ ТЕПЛОВЗОВ ТЭП70 БС И 2ТЭ25К

21.1. ОДНОКОРПУСНЫЙ АГРЕГАТ СИНХРОННЫЙ ТЯГОВЫЙ АСТМ 2800.600-1000 У2 ТЕПЛОВЗА ТЭП70 БС

В электрической передаче переменного-постоянного тока тяговый генератор типа АГСТ 2800-1000 заменили тяговым однокорпусным агрегатом АСТМ 2800.600 1000 У2, разработанным специалистами ОАО «Привод» (г. Лысьва).

Агрегат синхронный тяговый предназначен для питания через выпрямительную установку тяговых двигателей, питания систем возбуждения и энергопотребителей вспомогательных систем тепловоза, а также для питания цепей энергоснабжения вагонов пассажирских поездов. Агрегат состоит из тягового и вспомогательных генераторов, скомпонованных в одном корпусе (рис. 18).

Ротор тягового и ротор вспомогательного генераторов расположены на одном валу. Агрегат состоит из статора тягового генератора 1, статора вспомогательного генератора 2, ротора тягового генератора 3, ротора вспомогательного генератора 4, щита подшипникового 5, подшипника 6, щеткодержателя 7, патрубка для входа охлаждающего воздуха 8, патрубка для выхода охлаждающего воздуха 9.

Агрегат представляет собой две электрические синхронные машины переменного тока, явнополусные, с независимым возбуждением и независимой вентиляцией.