# 技术总结

来源：网络 作者：逝水流年 更新时间：2024-08-24

*第一篇：技术总结技 术 总 结工作岗位：南安市产品质量监督检验所质量抽样检验员 主要工作职责：从事水暖器材、阀门和消防器材产品抽样检验 工作业绩：本人自年月开始从事水暖器材、阀门和消防器材产品质量检验以来已检测产品多批次。技术总结本人自年...*

**第一篇：技术总结**

技 术 总 结

工作岗位：南安市产品质量监督检验所质量抽样检验员 主要工作职责：从事水暖器材、阀门和消防器材产品抽样检验 工作业绩：本人自年月开始从事水暖器材、阀门和消防器材产品质量检验以来已检测产品多批次。技术总结

本人自年月开始任职南安市产品质量监督检验所质量检验员以来，独立或配合本所其他人员检测过的产品主要有陶瓷片密封水嘴、冲洗阀、水暖用阀门、工业阀、浮球阀等水暖器材产品和室内消火栓、室外消火栓、消防水带、消防水枪、消防接口等消防器材产品。在每次的产品质量检测之前，本人都能在所工程师的指导下，认真阅读产品标准，详细了解产品的检验项目、技术要求和判定原则。在检测过程中能严格按照检测设备的操作规程进行设备正确操作，以减少人为误差造成检测结果的偏差，影响检测结果的判定。

在省进行调整安排，下达监督抽查、定期检验、复查抽检的任务，到各生产厂家进行抽样产品检验。在厂家正在生产产品的情况下，在厂家填写检验单所需要的厂家的实况资料，不得有虚假，在资料的填写后到该厂家仓库进行监督抽查、定期检验、复查抽检的任务随机抽取该厂家的产品，抽取数量按照规定去的抽取各分一份，如（陶瓷片密封水嘴）是抽取8只各分4只作为两份，一份封存于该厂作为备样，一份封起带回单位进行检验，备样的作用是在检验不合格后，厂家要是对检验结果有什么异议的话，可以拿我们

备样的产品进行检验，但备样封存的该产品不得有任何的损坏，如损坏的将无效的在进行备检。

总之，在自己任职期间，始终尽职尽责，较好的完成上面所下达的任务。在水暖器材、阀门和消防产品质量检测过程中，本人能不断总结经验，确保所有检测的产品都能给出一个准确、公正的评价。今后，本人将不断地加强学习，克服缺点，发扬成绩，自觉把自己的职责置于领导和群众的监督之下，刻苦学习、勤奋工作，做一名合格的工作人员。

南安市产品质量监督检验所

2024年12月15日

**第二篇：技术总结**

技 术 工 作 总 结

我于1989年考入重庆铁路运输学校就读信号专业，经过三年的学习，于1992年分配到重庆电务段铜罐驿信号工区任信号工。我刚入路时，对信号专业知识知之甚少，但6502网络像一个巨大的磁场强烈地吸引着我。时至今日我都一直保持着旺盛的求知欲和危机感，正是这样，在14年的工作学习期间，我先后系统地学习了《6502电气集中》，《铁路信号基础》，《区间信号》等专业课程，同时修完了相关理论课程及其它基础文化课程。通过努力学习和具体的实践，在领导的培养关怀和同志们的帮助下，技术业务水平有了突飞猛进的提高。1998年至1999年工作期间，我受上级指派，任重庆信号领工区施工组长，负责伏牛溪至重庆沿途各站微机监测施工；黄谦、铜罐驿和石场站25HZ轨道电路大修施工；又于2024年在重庆电务段液压转辙机施工组任技术负责，负责小南海至重庆沿途各站液压转辙机施工配线，调试和故障处理。在工作中，我虚心请教，刻苦专研，善于管理，圆满完成上级下达的各项施工任务。2024年我调至油溪信号工区任信号工长。又于2024年底调至大足信号工区任信号工长。为了紧跟铁路跨越式发展的步伐，与时俱进，适应新设备新技术的需要，我除了学习专业知识外，在重庆电大半脱产修完计算机信息管理专业全部课程，获得大专文凭，为自己提高业务技术水平打下了一定基础。同时，我更加注重自己在思想道德方面的修养，积极要求进步。1995年，我光荣地加入了中国共产党。此后，我处处以一个共产党员的标准严格要求自己，不管安全生产压力多大，我始终如一，用“三个代表”重要思想武装自己的头脑，政治上服从大局，工作上自觉服从段、车间领导的安排，勤奋务实、大胆管理，带领班组职工较好的完成了各项生产任务。此外，我在2024年获得“分局岗位技术能手”称号，2024年在铁路局液压转辙机技术表演赛中荣获第一名，在同年铁路局6502故障处理技术表演赛中获得第二名。并多次被评为段“先进生产者”“优秀共产党员”等，在学习党的“三个代表”,实践“三个代表”活动中，我在飞驰的车轮下勇救一对母女年轻的生命，这一见义勇为的行为，受到重庆电务段党委下发重电委（2024）07号文件通报嘉奖。在岁月的磨练中，我逐渐成为所在单位的技术尖子和工作骨干。进而成长为一名具有较强业务技术水平和管理能力的信号工长。由于长期的工作实践，我养成了冷静思考的好习惯，在进行设备的养护维修和施工过程中，参与处理了大量的设备故障和安全隐患，较为典型的有以下几例：

2024年10月，我在大足信号工区顶班，车站值班员通知大足上行进站不能开放接车信

号，信号复示器绿灯点亮后就行熄灭。我立即到达控制台进行盘面压缩法得知故障现象为：开放侧线进站时信号复示器绿灯点亮就熄灭，而开放正线进站信号时能正常办理。分析得出为2DJ点灯回路故障，因为正线信号只检查1DJ点灯回路是好的，其励磁电路中串接了2DJ节点，当开放侧线时先构通2DJ励磁才能使1DJ励磁。然后用万用表交流250V档测试分线盘2U回线端子发现无电压，说明室内故障，赶紧来到相应组合看LXJF没有吸起，于是查找其励磁电路发现LXJ第二组前节点22线头脱焊，重新焊接后故障排除。在这里我要强调的是处理故障时要先看继电器的状态，再用表测量，否则千辛万苦查到继电器前节点不通时才发现该继电器并没吸起。

2024年12月，大足站上行进站信号机不能办理接车信号，也是进站复示器绿灯点亮后就熄灭。故障就是命令，我和值班人员立即赶到控制台，经盘面压缩后得出无论正线还是侧线均为以上故障现象，重新按压始端后可重复开放信号。经过认真分析查找处理了故障。事后总结经验如下：这类信号继电器不能保持自闭的现象，按下始端按钮，如不能重复开放信号，有两种情况：1）该进路能正常取消，说明列车开始继电器LKJ第二条自闭电路未构通；2）该进路如不能正常取消，说明KJ不能自闭。如能重复开放信号，就要观察XJJ，LXJ和DJ的落下时机来判断故障范围了。1）重复开放信号时，如XJJ随FKJ落下，即先于LXJ落下，说明XJJ不能自闭，以LXJ第一组前节点为主查找；2）重复开放信号时，DJ先于LXJ掉下，说明故障范围在信号点灯电路里。因DJ采用缓18继电器，平时照查红灯灯丝完整，开放信号后照查黄灯或绿灯灯丝完整，在LXJ节点转换过程中并不掉下，当允许灯光断丝或点灯电路故障时才落下，使LXJ掉下，改为照查红灯又吸起。3）重复开放信号时，LXJ先于DJ掉下，说明LXJ自闭电路有故障，以LXJ第三组前节点为重点查找。

1998年组织微机监测施工过程中，我养成一种习惯，就是到一个站先实地观察组合架零层，侧面和相关继电器节点与图纸设计是否相符，有问题及时请教上级改正过来，最大程度保证设备安全。结果从伏牛溪到重庆沿途各站，施工任务顺利完成，得到领导好评。2024年我在重庆电务段组织的液压转辙机施工中负责配线及故障处理，实际施工过程中经常遇到交渡的配线闭合问题，配反了非常浪费时间，经过思考，发现在施工前先用万用表测出原道岔的配线闭合，在按其配线能一次成功。以致在重庆站复式交分道岔倒边施工中一次性顺利完成，自己感到非常自豪。

随着计算机技术在铁路的广泛应用，铁路信号设备的实时监视和测试系统也应运而生，微

机监测系统的应用，逐渐打破了传统的信号设备维护管理的模式，为适应新形式下铁路运输生产的要求，提供了有力的保证。但我发现现在的监测系统有许多关键点需要采集分析，结合我们现场生产实际，我从以下几个方面进行了一些扩展微机监测功能的思考：

1、故障分析的扩展思考

微机监测设备因具备历史回放功能，如控制台回放，进路历史登记表等。对信号设备故障的分析提供了很好的手段，但对许多信号故障要进一步分析还是存在一定的缺陷，能不能在它的基础上，再进行一些扩展性研究尝试，比如 ：

1）利用已有的模拟量采集电路端口来实时监测开关量状态的变化

现在的微机监测设备对开关量的状态只有列表显示方式，没有动作时间曲线显示方式，我们能否利用模拟量采集电路端口，来对某些分析故障有关的开关量状态进行采集，利用微机监测的模拟量曲线查询功能来实现对开关量状态的实时监督和事后分析。如提供一个直流5伏电源，再串入要监测的开关量接点，从模拟量曲线就可以实时监视该开关量的动作情况。采取这种方式特别适用于时好时坏故障的查找处理，应用中甚至可以发现继电器瞬间故障情况，从而实现疑难故障的不间断监视。

2）对继电电路的阻容元件进行测试的思考

我们6502电路中，广泛地采用了阻容的延时电路，比如FDGJ，LXJ等，但几十年来我们尚无有效的办法对这些元件进行监测；现在通过微机监测设备，我们利用上面所提到的办法！通过对相关继电器的模拟量采集，可以实时测试阻容的充电及放电时间，从而有效地控制了阻容元件失效的故障。那么我们在某站查找列车进路有时不解锁问题时，就可以采用上述方案，对LXJ、FDGJ进行采集，LXJ的缓放时间测试为1点5秒至2秒左右。站内区段组合FDGJ的缓放时间测试为3.8秒左右，通过对区段不解锁时各继电器动作时序的对比，很直观地发现是LXJ或者FDGJ继电器缓放时间不够，进而查找到电容的容量下降所致。通过这样的分析，使我们采取的技术措施做到了有的放矢。

2、增加必要模拟量和开关量的监测

64D型继电半自动闭塞的线路电源电压，灯丝继电器的交，直流电压等以上模拟量平时得不到检查，只有故障了才通过查找发现，增加对它们的监测会及时预防故障的发生；目前微机

监测控制台回放功能框中应增加熔丝报警表示灯，道岔单锁表示灯和道岔电流模拟表示等，方便各类事故障碍分析。以上观点还很不成熟，请考评领导批评指正。

自己业务技术水平上去了固然好，但班组职工整体业务技术水平的提高才是大事。多年的实践证明：职工的技术业务能力主要是基本功加经验的积累。基本功是业务能力的基础，经验积累是应变能力的基础。只要抓好这两个基础，职工技术就能过硬。因此，工作中，我特别注重对职工业务基本功的训练，在实践中不断向职工传授经验。只要有时间，我就组织业务学习和岗位练兵，主动向职工传授养护维修设备和故障处理的业务知识，同时，还根据自己的实践，写出技术总结，请领导指导和供职工参考、学习。特别是利用现场增加DIMS和环境监测这两次契机，对新设备、新环境、新技术，和职工一起进行了系统学习、研究，业务上有了全面的认识，技术上有很大提高。如长河扁DMIS站机经常故障，经过孜孜不倦的分析判断，原来是鼠标时好时坏，更换后排出了故障，每次处理一个较复杂故障，我都感到莫大的快乐，并且在交接班会上讲给大家听，从中吸取经验教训。我积极分析问题，解决问题，做到脑勤、腿勤、口勤，尽量用最短的时间把自己掌握的新知识、新经验，传授给职工。

总之，14年来的工作是充满艰辛而又十分值得回味的，回首成渝线微机监测施工，黄谦至石场25HZ轨道电路大修施工、成渝线液压转辙机施工等工作的一步步推进直至顺利完成，从油溪当信号工长组织职工抓生产，到现今任大足信号工长带领职工保安全，这当中倾注了我的心血，也使我收获了成功的喜悦、磨练了意志、学到了新知识，这些经历为2024年工人技师考试打下了基础，同时也为今后的工作奠定了坚实的基础。在这里衷心感谢电务段领导给我这次机会和帮助！

虽然我在工作中取得了一定的成绩，但也存在着一些不足有待改进。回首过去，展望未来，我必须倍加努力，居安思危，勇挑重担，我将在今后的工作中做好三个方面的工作：

一、加强自身学习，不断提高自身业务技能和管理水平。

二、强化现场管理，夯实安全基础，全面提高设备质量。

三、加强班组职工教育，提高职工整体素质，为铁路跨越式发展和大提速培养技术骨干。重庆电务段大足信号工区管平2024年5月

**第三篇：技术总结**

联网问题

错误代码651 调制解调器错误

1.首先看网线有没接好2.把交换机或猫关机重启一下，要是坏了也没办法。3.要是网卡出问题了我们也没办法了。4.有时可以将宽带重建一个好像可以，这个试过一次。错误代码619或691

1：域上名出现错误，（用户名或密码输入错误）。2：服务器无反映，（机房用户端口错误，或帐号未被激活）。3：宽带到期欠费造成。

这个我们一般是看卡号和密码有没有错误，再就是拨打客服找他们刷新卡号。还就是重新建个宽带试一下啊

连不上网的问题

1.有时装的杀毒软件太多也会出问题。特别是那个叫Mafee的杀毒软件，有些买回来就有。刚开始可能没啥问题。但装杀毒软件多了会出现问题。只要把它卸了就没问题。这个还有可能搞防火墙。

2.连不上网有些可能是把网卡驱动给禁止了。

3.连上网老掉线，可能是插件没装。

连上网打不开网页

1.无线登陆界面打不开，这个我的认为是那些什么插件或垃圾太多，或篡改了主页什么的。这个用360里面的工具清理可以解决。

2.连上网可以登QQ但打不开网页的，可以用360里面的功能大全里的LSP修复一下，这个有用。

其他建议，联网问题，首先要看网线有没有接好，再看网卡是否有问题。这些没问题，找不出的话，用360断网急救箱诊断一下看是哪里有问题，再想办法解决。

装系统的问题

装系统的过程就不讲解啦，讲一些常遇到问题

问题1:装完系统重启-蓝屏可能原因：U盘没拔掉.问题2:装不上系统,装了好多次,开机显示“systom...”什么文件缺失、损坏（英文）。肯能原因：

1、系统文件有问题。换个系统装

2、电脑配置跟不上。（一般有电脑配置低的电脑换wei7的又这种情况）。

3、系统盘本身有些文件没删掉。（先把系统盘格式化再装系统。曾经这样装上过）

问题3：有一次，电脑反应特别k、配置还行。进pe把文件往硬盘上拷也特别卡。把主机

拆开、硬盘线重新插了一下就ok了。

问题4：分区有问题，分不了区。用diskgenes、等工具分不了。用gho工具可以1-1-3选

择hd4.gho或hd5.gho可分区。前者分为4个盘、后者分为5个盘。

问题5：装完系统却进不了系统。首先想到修复引导。实在不行就用就考虑问题2了。问题6；装完系统后，装上某个显卡就黑屏，这是显卡驱动不兼容。可以重新网上下载网卡

驱动或是换个系统。

驱动问题

关于驱动，我想说的是有些驱动最好还是备份一下，这样装起来不必太费周章。特别是一些电脑的显卡驱动。驱动了只要能用即可，不要跟新的太多，有时跟新后会出现问题。

**第四篇：技术总结**

技术总结

尊敬的各位领导、评委老师：

我叫何如兴，是临沂工务段临沂线路车间机械化维修工队工长，工人技师，我工区肩负着临沂线路车间102公里线路，100多组道岔的维修任务，为了能适应胜任维修工作，我立足本职，努力学习业务知识，勤于思考，坚持边干边学，适应了铁路发展需要，较好的完成了上级交给的各项维修任务，得到段、车间领导的一致好评。

现将个人近年来的工作经验技术总结如下，敬请各位领导、评委老师多加批评指正。

一、综合整治接头病害。

随着运量增大，高速重载列车的开行，接头病害愈加突出，经常出现三级振幅，给行车安全带来不利影响。接头病害形成的原因较多，既有路基道床的原因，也有钢轨、轨枕及连接零件的原因，在整治前，我仔细调查分析，找出病根，采取针对性措施，加以整治。

（一）、利用天窗点清筛病害接头，清筛是至少要清五空，深度300mm以上，更换新碴，同时方正更换轨枕，改善轨道弹性，然后用冲击镐捣固，第二天在进行检查整修。

（二）、整治接头高低错牙

1、由于接头轨面受到列车冲击较大，造成接头高低错牙2-3mm，进一步增大了列车的冲击力，进一步发展就可能出现轨端掉块，造成钢轨重伤，增加了设备维修成本，对接头错牙要坚持早发现早整治，对初期的接头错牙我申请车间加工了一批长200mm，宽70mm的调高垫片，垫在接头轨面的低端，在一周时间里反复拧紧接头螺栓，保证轨面的平顺性，减少了列车的冲击。

2、对用夹板磨耗造成的错牙，我采取更换、打磨夹板作用面的方法，使夹板保证和钢轨的密贴，增加接头的整体性和稳定性。

3、对已经磨耗严重的掉块的接头。2024年我建议车间成立焊补组，专业修理钢轨，通过焊补、打磨，保证了轨面平顺，经过近几年的修理，效果明显，接头整治周期达到一个月以上，节约大量工时，极大减少了段成本投入，钢轨焊补工作也在全段范围内推广使用。

4、做好无缝线路焊缝低塌的整治工作。我段2024年铺设无缝线路大约在2024年便出现了大面积的低塌，也曾经造成钢轨折断，此后，焊缝养护也成了无缝线路维修工作的重中之重，我曾尝试用焊补的方法，修复焊缝轨面，但是出现了断轨，被段叫停，2024年，段采购一批焊缝打磨机，用打磨的方法整治轨面不平顺，效果明显，打磨的长度在焊缝两端2m以上，轨面不平顺误差控制在0.1mm以下，同时彻底清筛板结道床，更换石碴，加强捣固，拧紧螺栓，保证轨道框架稳定，通过综合整治，焊缝的维修周期提高到3个月以上。

二、做好车间管内道岔维修工作

道岔维修，我坚持大平大直，框架结构稳定的原则。我车间管内红埠寺站、沭埠岭站道岔基础较差，经常晃车，工区投入精力不足，或整治方法不对。从2024年开始，车间安排我工区进行道岔维修工作，至今，取得明显效果。

1、利用天窗点用道岔捣固机抬道捣固，改善轨道弹性，起道量大约在30-50mm，重点部位如岔心、尖轨、接头部分，用冲击镐加强捣固，作业后及时回填道床，保证设备稳定，在水平的设置上，直股为+2mm，曲股水平用调高塑料片或胶皮调整的方法调好水平，对口道岔之间短轨水平做成0过度。

2、拨道。道岔本身因尖轨部分的不稳定，加上固定型岔心有害空间的存在，如果道岔方向不良，造成晃动叠加，加剧了列车冲击，因此，我特别重视道岔方向不良的整治。首先要拨正大方向，调查工作量时，人员站在100m以外观测，找出拨道位置，对需拨道的地点在拨道前，扒开前方的道床至枕底，用4-6台压机作业，拨道后道床回填一半，第二天再全部恢复，大方向拨完后再拨小方向，对拨不动的地点，采取窜枕改道的方法整治。

3、工电配合整治尖轨部分晃车。由于长期的作业方法不当，在电务调试尖轨不密时，只注重加垫片，不改轨道框架，造成尖轨方向不良，顶铁不密，出现严重晃车，因此，我特别注重尖轨部分的框架结构的调整，向技术科有关负责人要来图纸，对照各部尺寸，逐一改正，然后再让电务调试尖轨密贴。

通过近几年的维修，我车间管内道岔质量明显提高，晃车明显减少，得到段领导一致好评，段上在2024年组织各车间主任、工长到工地参观学习了我们的经验。

三、抓好曲线的维修工作。

我车间管内有小半径曲线22条，曲线晃车频繁，轨检车经常出现合格公里，因此，车间每年安排我们维修小半径曲线10条，在维修之前，我首先向段技术科要来图纸，确定曲线要素，头尾位置，并重新测量，只有数据准确，作业才能有效果。

1、加密测量点，缓和曲线正矢测点每2.5米设一个，圆曲线每5米设一个，并计算出缓和曲线每点正矢，进行套量、套拨。

2、确定曲线头尾位置。由于长期的拨道方法不对，造成曲线头尾位置不正确。我报车间，安排技术员和我一起测量，定好曲线头尾位置，拨正曲线头尾200米直线段方向，然后再测量正矢，计算拨正。

3、合理调整曲线超高。针对管内K211曲线钢轨侧磨严重的问题，在段更换调轨后，我根据该段车速、密度等实际情况，建议车间把该段曲线超高由100mm，调整到110mm，换轨3年来，钢轨没有再出现侧磨，得到了段分管领导的肯定。

四、发挥技术优势，营造学习的氛围。

业务素质过硬是新形势下线路工的基本要求，针对工区人员结构特点，我定期组织工区职工集体学习理论知识，在学习上，我不追求量大，而是要有针对性，一周的主要工作是什么，便组织学什么，对新职人员，多给他们实作的机会，在调查工作量时，安排专人进行指导，逐步提高他们的业务水平，形成共同进步的良好工作环境。

五、今后的工作打算。

虽然近年来实实在在干了一些工作，但在铁路不断发展的今天，我依然要坚持不断的学习，不断提高业务水平，提高发现问题、解决问题的能力，以适应铁路改革发展的需要，为铁路发展做出应有的贡献。

临沂工务段：何如兴 2024年6月20日

技 术 总 结

临沂工务段：何如兴

**第五篇：技术总结**

时光飞逝，转眼间我已工作了一年，在这过去的一年里我去过天津武清路面学项目、福建武邵高速项目、青岛双积公路项目工作和学习。在这期间我学到了很多，也成熟了不少，深知自己无论是作为一名普通的工程技术人员，还是作为一个工程项目的技术负责人，我感到要干好一个工程，不仅要严格遵守国家施工规范规程，还要理论联系实际，活学活用，不断总结施工和管理经验，技术上不断改进和创新。在工作中，我接触到许多烟囱，体会到只有技术上不断创新，设备不断更新，才能创造出更大的经济效益和社会效益。目前，我正从事沥青拌和站工作岗位，下面我对沥青拌合站的工作做如下简要技术总结：

一、沥青搅拌站简要介绍

沥青搅拌设备主要由燃烧器和拌合塔等主要部件组成。燃烧器主要为骨料干燥提供所需热量，是沥青搅拌设备主要部件之一，其性能的好坏，直接影响到沥青搅拌站的油耗和环境指标，也直接影响到生产的效率。那么如何使燃烧器更好的工作呢,燃油的选择是很关键的。目前，我国沥青搅拌设备可使用的油品很多，燃油有4#、5#轻、5#、6#，重油有国产20、40、60、100、180、200号，进口180、380CST号等多种，品质差别较大。作为我公司所购的安迈4000型和西筑4000型拌和站主要是以重油为燃料。

1.燃烧器用油的选择

重油一般由裂化重油、减压重油、常压重油或腊油等按不同的比例调制而成。在选择的时候，总体要求应该是热值高、燃烧性能好、粘度适中、腐蚀性和固体杂质小，易于储存和运输。粘度表示燃油流动性能的好坏，粘度越大，雾化效果越差，是重油的质量指标和使用性能指标，直接影响油泵、喷油嘴的工作效率和燃烧消耗量。而随温度的升高，重油粘度逐渐减小，因而高粘度的油为了顺利运输和雾化必须进行加热升温。对于机械雾化燃烧器，其喷油嘴前的最佳燃油粘度为2.5～3.5°Et，高压空气雾化燃烧器的最佳燃油粘度4.5～5.8°Et.。

2.燃烧器的调试

燃烧器调试是保证高效燃烧的关键环节，需要有非常专业的基础知识和实际经验。调试的重点是燃烧器风、油比例关系。风油比例调节时，有条件的情况下，应有烟气监测仪器的配合，根据仪器所检测到的CO含量和剩余O2的含量来调节。一般来说，剩余氧气的含量在3%～5%，CO含量小于100ppm较为理想。但一般用户不具备这种条件，实际使用中都是靠经验进行，如通过目测火焰的颜色，来调节。正常情况下，火焰中心呈成橙色，白亮均匀，轮廓清晰，尾部无黑烟，外圈无雪片状火星，火焰根部油雾均匀无黑条，烟气透明。对于不同的重油所适用的风油比是不同的，所以一定要尽量保持重油的稳定性，最好是用同一厂家的重油。3.沥青混凝土的拌合

混合料的温度是混合料合格评定标准之一，温度过高或过低都是废料，不能使用。因此如何控制温度是操作手应具备的基本技能之一。

影响混合料温度的因素有燃油的质量。如果燃油的质量较差，热值较低，燃烧不充分，则会造成石料加热不稳定，温度低，燃后残余物保留在混合料中，严重影响混合料的质量。如果燃油粘度太大、杂质含量较多、含水量较大。则会造成点火困难、管道堵塞、温度难以控制；原材料的含水量是影响温度的另一因素。原材料含水量较大，而且不均匀，在生产过程中，石料加热温度难以控制；另外燃烧系统技术状况，燃油供油泵的压力，以及喷油量的大小，都关系到混合料的温度。因此有经验的操作人员应该能够准确判断燃油的好坏，原材的干湿程度，以及燃烧系统的工作情况。发现问题及时采取相应的措施。混合料的级配直接影响着路面的性能，如果混合料的级配不合理，路面会出现空隙率偏大、偏小、透水、车辙等一些病害，降低路面的使用寿命，严重影响工程质量。影响混合料级配的因素有：原材料粒径变化，搅拌站筛网变化，计量误差范围等。原材料粒径的大小，直接影响着混合料的级配，当发现原材料有变化时，操作手应配合实验室对生产配合比进行微调。而筛网堵塞，热料筛分不充分，会使级配变细，如果筛网断裂、破损、漏料、磨损超限，会使混合料级配变粗；搅拌站计量误差范围调整太大，会使生产配合比与目标配合比偏差较大，严重影响混合料质量，如果计量误差范围调整太小，就会增加计量时间而影响生产。沥青用量过大、过小都会使路面产生不同的病害，因此尽量调小沥青计量的误差范围，使沥青计量力求精确；外加粉的用量也是影响最佳油石比的重要因素，所以对于粉的计量，也要精心控制。

三、沥青搅拌站的操作及保养 1.操作流程

操作人员应该熟练搅拌站的各部分的结构及其工作原理，启动拌合机前一定要鸣铃，以防成品料仓底部、皮带周围、滚筒等危险区域有人；查看各部位轴承的润滑情况，油路是否有泄漏；查看导热油及沥青温度，重油温度，回油温度，气压泵，负压参数，除尘系统、干燥系统系数是否在允许范围；检查过大料筛、振动筛等主要部件螺丝是否松动；确保各传动皮带均正常无松动。待检查完毕后方可打开控制台的主电源，燃烧器控制台电源和工业计算机，待其启动完毕，按照引风机、搅拌缸、振动筛、提升机、干燥筒、皮带、粉提升机、粗细粉螺旋的顺序依次启动，再启动空气压缩机，打开煤气或乙炔罐阀门开关，点击点火开关。如点着则“HEAVY OIL”“START”“PUMP ON”指示灯常亮，如果没有点着，则再次尝试点火直至点着；打开鼓风机风门，点击上料按钮进行上料，同时调节重油喷油量，控制上料温度。在每日开始拌料后，均要手动拌前3盘料，因为此时拌缸较冷，需拌时间稍长些，然后将拌料模式改为自动。

2.设备保养

每天工作结束时，最好让除尘器继续运行至少10分钟，以便彻底完成一些清扫工作，这种方式，布袋可彻底清洗干净，这样可避免灰尘粘附在布袋上并使螺旋输送机堵塞。及时清理各部件及场地的粉尘的废料，放料完毕时检查成品仓中是否有残余石料；在热机状态下给主机加黄油，检查各部件螺栓松紧情况，特别是过大料筛，查看过滤网磨损情况；每周检查振动筛螺栓松紧情况。对于冷料系统每工作25小时检查平皮带、斜皮带张紧度及中心度以及是否有跑偏的可能；检查冷集料是否堆集在冷料仓下，以免影响皮带机的工作；检查每个托滚是否能正常工作；每工作100小时检查皮带磨损情况以及减速箱润滑油量。

对于气路控制系统，每天必须进行的维护工作，主要是排放冷凝水、检查润滑油和空压机系统的管理维护。冷凝水的排放涉及整个气动系统。冷凝水引起的控制阀动作失灵是气动装置最常见的故障，因此，要防止水滴进入控制元件。每天在设备运转前和当天作业结束后应将各处的冷凝水排出。启动装运转时，应检查油雾器的滴油量是否符合要求，油色是否正常，注意油中不要混入灰尘和水分等。油雾器最好一周补油一次。若耗油量太少，应重新调整滴油量。调整后滴油量仍少或不滴油，应检查油雾器进出口是否反装，油道是否堵塞。空压机系统的日常管理工作包括空压机是否有异常声音和异常发热，润滑油位是否正常；检查空气压缩机及其它安全阀，除尘器脉冲阀是否正常，每工作2周定期清理空气滤芯，每5000小时换机油滤芯。

由于燃烧器是该装置的核心部件，也是整个拌合站的核心部件，因此检查维护燃烧器显得格外重要，每隔200小时清洗燃烧器上的过滤网以及安装在油罐与油泵之间的过滤器，清洗无效时应及时的更换。设备长期不用时需进行封存保养，对重要部件进行防盗处理，料仓进行彻底清理，放尽过滤器内的积水，同时放净气路系统内的压缩空气，对所有润滑部位加足润滑油脂，外露摩擦部位涂满防锈油，对所有的计量斗施加外支撑，使所有传感器处于非受力状态，放平皮带机的调整螺栓，使皮带处于松弛状态。停机较长时间以后再使用，必须对粉罐内部进行彻底清理，上次未用完的粉料如易受潮、结拱、变质；须全部清理出去；查看气路管道是否漏气等等，小车内壁黏贴残余的成品料，也应清理。

总之，从事沥青拌和站工作需要有“信心、细心、再细心”的工作态度，树立良好的质量意识，时刻牢记优秀的路面工程是从生产出合格的沥青混凝土开始的。另外要做好设备的保养与维护，只有管理和维护好设备才能保证生产的正常顺利的进行。虽然在这一年中我学到了很多，但离工作的要求还有一定距离，特别是我要加强电气方面的学习和培训，才能更好的处理好拌和站的日常故障问题。优秀的工程离不开大家的合作，只有多学习，多了解其他岗位知识，才能更好的合作，我希望以后有机会去工程技术部从事路面现场施工，更好的提高和完善自己。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找