

УТВЕРЖДАЮ

Начальник Управления  
автоматики и телемеханики  
ЦДИ – филиала ОАО «РЖД»

В.В. Аношкин

«16» \_\_\_\_\_ 2015 г.

Центральная дирекция инфраструктуры – филиал ОАО «РЖД»  
Управление автоматики и телемеханики

## КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА

№ КТП ЦШ 0449-2015

Измерительный комплекс МИКАР вагона-лаборатории автоматики и телемеханики. Проверка крепления подвагонного оборудования и антенны АЛСН-САУТ

\_\_\_\_\_  
(код наименования работы в ЕК АСУТР)

Регламентированное техническое обслуживание

(вид технического обслуживания (ремонта))

Вагон-лаборатория автоматики и телемеханики

(единица измерения)

4

(количество листов)

1

(номер листа)

Разработал:

Проектно-конструкторско-  
технологическое бюро  
железнодорожной  
автоматики и телемеханики  
филиал ОАО «РЖД» (ПКТБ ЦШ)  
Директор ПКТБ ЦШ

В.М. Кайнов

« \_\_\_\_\_ » 2015 г.

## **1. Состав исполнителей**

Старший электромеханик, операторы МИКАР вагона-лаборатории автоматике и телемеханики.

## **2. Условия производства работ**

Работа выполняется перед измерительной поездкой, а также через 500 км пробега вагона-лаборатории. Работа производится бригадой, состоящей не менее чем из двух работников, один из которых должен следить за движением поездов.

Члены бригады перед началом работ должны быть проинструктированы в установленном порядке

## **3. Монтажные приспособления, инструменты и материалы**

Штатный набор инструментов и приспособлений.

## **4. Подготовительные мероприятия**

Проверка проводится в светлое время суток.

## **5. Обеспечение требований охраны труда**

При проверке крепления подвагонного оборудования и антенны АЛСН-САУТ вагона-лаборатории следует руководствоваться требованиями раздела II (требования охраны труда при нахождении работников на железнодорожных путях) «Правил по охране труда при техническом обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки в ОАО «РЖД», утверждённых распоряжением ОАО «РЖД» от 30.09.2009 № 2013р.

## **6. Технология выполнения работы**

### **6.1 Датчик оборотов колеса**

Датчик оборотов колеса устанавливается на буксу тележки вагона-лаборатории в соответствии с инструкцией по монтажу датчика оборотов колеса 97Р.00.100 ИМ1.

Визуально проверяется наличие гаек, болтов и обвязочной проволоки, страхующей головки болтов, отсутствие люфтов, потертостей, плотного крепления соединительного кабеля.

Затяжка гаек и болтов проверяется легким постукиванием молотком. При обнаружении люфты устраняются затягиванием болтов и гаек ключом.

Состояние предохранительных стаканов кабельных разъемов проверяется путем легкого закручивания резьбового соединения.

Проверка крепления датчика оборотов колеса производится перед началом измерительной поездки, а также в ходе ее не реже, чем через 500 км.

### **6.2 Индукторы системы регистрации изолирующих стыков**

На вагоне-лаборатории устанавливаются четыре индуктора, которые

монтируются на тележках в соответствии с монтажным чертежом 97Р.00.120МЧ. На каждой тележке размещаются по два индуктора.

Каждый индуктор крепится к плите с помощью четырех болтов М16. Под головки болтов укладываются стопорные пластины 97Р.01.904. После выполнения регулировки болты должны быть затянуты и застопорены путем отгибания углов стопорных пластин.

Высота подвески индуктора должна находиться в пределах от 150 до 250 мм над уровнем головки рельса. Плоскость корпуса индуктора должна располагаться параллельно плоскости головок рельсов.

Индуктор предохраняется от падения на путь в случае самопроизвольного ослабления и потери крепежных болтов установкой предохранительной скобы 97Р.01.905. Скоба устанавливается с охватом концевой балки тележки.

Со стороны основания устанавливаются две гайки М10 (гайка и контргайка). Далее устанавливаются шайбы и прорезные гайки М10. Прорезные гайки стопорятся шплинтами с использованием предусмотренных для этого отверстий на концах скобы.

Затяжка гаек и болтов проверяется легким постукиванием молотком. При обнаружении люфты устраняются затягиванием болтов и гаек ключом. При необходимости производится замена шплинтов.

Проверка крепления индукторов производится перед началом измерительной поездки, а также в ходе ее не реже, чем через 500 км.

### **6.3 Имитаторы греющей буксы**

Подвагонное оборудование системы контроля КСТМ состоит из имитаторов греющей буксы, имитаторов греющей подступичной области и узлов их крепления на буксе пассажирского вагона. Монтаж подвагонного оборудования КТСМ производится в соответствии с Инструкцией по монтажу подвагонного оборудования 97Р.00.400 ИМ.

Узлы крепления имитаторов рассчитаны на установку на тележках типа КВЗ-5, КВЗ-ЦНИИ и их модификаций, с колесными парами типа РУ1-950, РУ1Ш-950 или РУ-950, на буксе с внутренним диаметром под подшипник 250 мм.

Все применяемые при монтаже узлы, детали и необходимые крепежные изделия поставляются в составе оборудования для вагона-лаборатории в виде комплектов монтажных частей.

Затяжка гаек и болтов проверяется легким постукиванием молотком. При обнаружении люфты устраняются затягиванием болтов и гаек ключом.

Проверка крепления имитаторов производится перед началом измерительной поездки, а также в ходе ее не реже, чем через 500 км.

### **6.4 Антенна АЛСН-САУТ**

Установка антенны АЛСН-САУТ на передней автосцепке локомотива производится при соблюдении требований Инструкции по монтажу антенны АЛСН-САУТ 97Р.21.000 ИМ.

Перед проведением измерений необходимо:

- произвести внешний осмотр гарнитуры крепления антенны АЛСН к автосцепке локомотива, корпуса антенны и состояние разъемного соединителя;
- произвести внешний осмотр и проверить целостность выносного кабеля и его разъемных соединителей.

Закрепление антенны АЛСН-САУТ проверяется путем перемещения корпуса антенны в горизонтальной и вертикальной плоскости относительно автосцепки локомотива.

Закрепление гарнитуры на автосцепке производится подвижным рычагом с трубчатым упором, который прижимается к ребрам жесткости большого зуба автосцепки. При обнаружении люфта устраняется затяжкой зажимного винта с рукоятью. Жесткость раскладной конструкции проверяется проверкой натяжения растяжек, при этом не должно быть люфта в шарнирах складных частей.

Антенна АЛСН-САУТ страхуется от падения на путь цепью, при этом необходимо проверить целостность цепи и исправность карабина.

Проверка крепления антенны АЛСН-САУТ и соединительного кабеля производится перед началом измерительной поездки, а также в ходе ее не реже, чем через 500 км.

## **7. Заключительные мероприятия, оформление результатов работы**

Результаты проверки оформляются в «Бортовом журнале» вагона-лаборатории установленным порядком.