



ЦЕНТР НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ И БИБЛИОТЕК –
ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»

КАТАЛОГ

**РАЗРАБОТОК ДОРОЖНЫХ
КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ
БЮРО**

МОСКВА 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Хозяйство по эксплуатации пути	3
Хозяйство автоматики и телемеханики	23
Хозяйство электрификации и электроснабжения	51
Вагонное эксплуатационное хозяйство	62
Хозяйство механизации	70
Хозяйство движения	79
Локомотивное ремонтное хозяйство	81
Хозяйство моторвагонного подвижного состава	98
Терминально-складское хозяйство	110
Дирекция материально-технического обеспечения	113
Дирекция аварийно-восстановительных средств	115
Вагоноремонтное хозяйство	123
Общетранспортные	159
Адреса дорожных конструкторско-технологических бюро	179
Для заметок	182

ХОЗЯЙСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ПУТИ

ОТВАЛ СНЕГОУБОРОЧНЫЙ МОТОВОЗА МПТ - 4 (П-58.00.00)

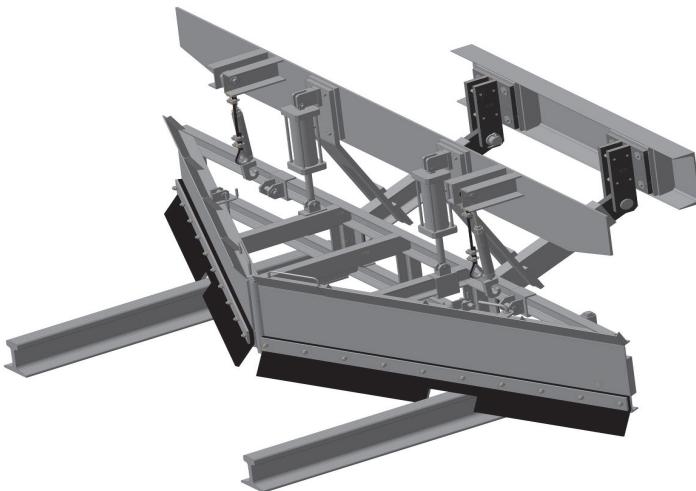
Отвал для очистки тракционных и станционных путей от снега устанавливается на мотовоз МПТ - 4. Отвал имеет возможность подъема и опускания для преодоления препятствий. Очистка производится с уровня на 50 мм ниже уровня головки рельса.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	1600
ширина	3085
высота	1150
Масса, кг	590

Отвал представляет собой сварную конструкцию, которая крепится шарнирно на поперечной балке рамы и буферном брусе мотовоза со стороны машиниста, подъем и опускание осуществляется при помощи пневмоцилиндров.



Отвал снега может производиться по обе стороны пути, либо вправо от пути.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 140

Место внедрения – ПЧ, ШЧ, ЭЧ Октябрьской ж.д.

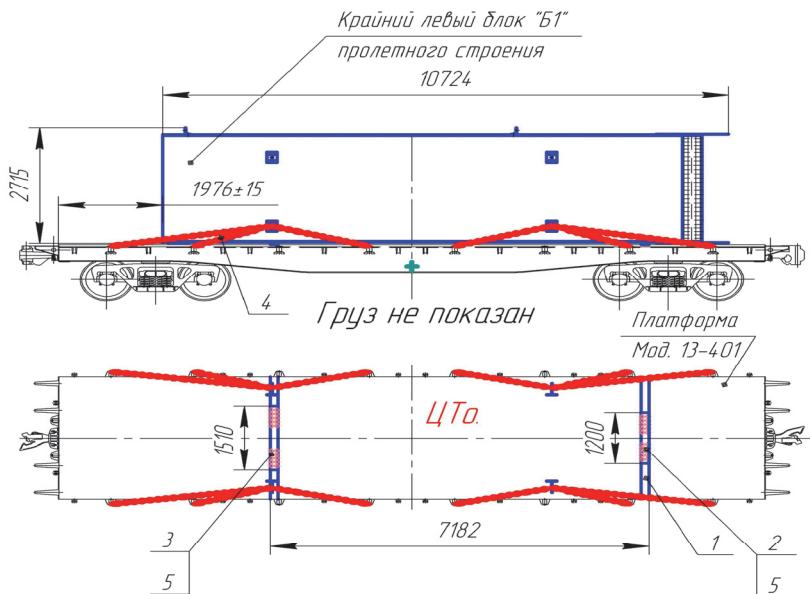
Разработчик – ДКТБ Октябрьской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

РАЗМЕЩЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ МОСТА (L=33,6 м) ШИФР 383-79 НА ЧЕТЫРЕХОСНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЛАТФОРМЕ МИБЕ 1344 МТУ

Настоящий проект предназначен для размещения и крепления пролетных строений моста Б1, Б2 и Б3 общей длиной 33,6 м на платформах при доставке его с базы на место производства работ. Груз устанавливается на деревянные прокладки. Установка груза производится таким образом, чтобы ЦТ груза находился в продольной плоскости симметрии вагона.

Технические характеристики

Максимальная длина, мм	10724
Максимальная ширина, мм	2800
Максимальная высота, мм	2715
Высота $h_{\text{цп}}$ груза от опорной поверхности, мм	1243
Боковая наветренная поверхность, м^2	26
Вес груза, т	13,6



1 – подкладка; 2, 3 – упорные бруски; 4 – растяжки; 5 – гвозди

Сборка пролета моста производится при его монтаже на опоры после доставки всех комплектующих пролетного строения. Продольную устойчивость грузу обеспечивают шесть пар симметричных растяжек (4), по шесть с каждой стороны платформы. Растяжки крепятся за нижние монтажные петли груза к боковым стоечным скобам

платформы. От поперечных перемещений груз закреплен упорными брусками (2) и (3), которые крепят к деревянному полу платформы через подкладки (1) гвоздями (5), в количестве не менее 20 гвоздей на один упорный бруск.

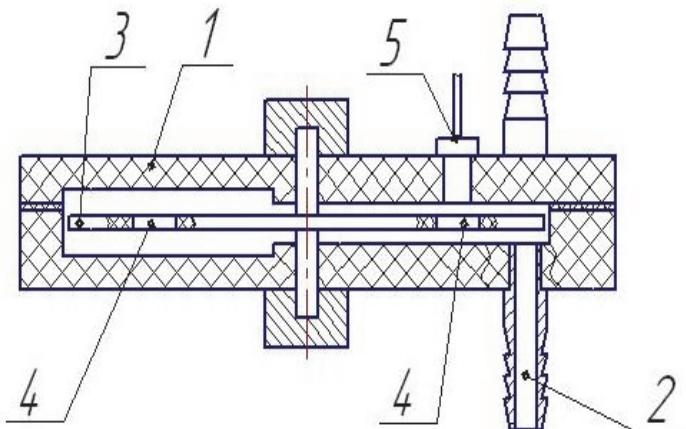
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 68
Место внедрения – база запаса № 51 ст. Сennая Приволжской ж. д.
Разработчик – ДКТБ Приволжской ж. д. – филиала ОАО «РЖД»*

РАСХОДОМЕР (ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ) (175.00.00.000)

Расходомер предназначен для измерения малых расходов вязких жидкостей и с целью его применения на подвижных рельсосмазывающих установках. Выходной сигнал расходомера предназначен для управления регулятором расхода смазки в зависимости от скорости движения рельсосмазывающей установки. Опытный образец разработан согласно заявке на полезную модель.

Технические характеристики

Расход жидкости, куб.см/с	0,75...10
Вязкость жидкости, сСт	450...35000
Температура жидкости, °С	-15...30
Габариты, мм:	
высота	113
диаметр	120



1 – корпус; 2 – ниппель; 3 – ротор; 4 – магнит; 5 – геркон

Цель разработки – проверка работоспособности заложенного в конструкции принципа измерения – пропорциональности расхода смазки и уровня выходного сигнала, независимости показаний от температуры среды.

Расходомер состоит из немагнитного корпуса с двумя ниппелями, ротора, установленного внутри него и системы контроля числа оборотов ротора. Ротор имеет возможность вращения под воздействием обтекающей его вязкой жидкости. Система контроля числа оборотов ротора состоит из магнитов, установленных в роторе и геркона в корпусе расходомера.

Расходомер устанавливается в систему подачи смазки к форсункам передвижной рельсосмазывающей установки. При регулировке расхода смазки ротор расходомера вращается с переменной скоростью, на выходе контролируется частота срабатывания геркона.

СМЕНА УГЛОНАПРАВЛЯЮЩЕЙ ПЛИТКИ ПРИ БЕСПОДКЛАДОЧНОМ РЕЛЬСОВОМ СКРЕПЛЕНИИ ФОССЛО (ДКТБ 6.25200.00261)

Технология предназначена для смены углонаправляющей плитки при бесподкладочном рельсовом скреплении ФОССЛО в условиях любой местности и позволяет производить путевые работы по текущему содержанию пути в строгом соответствии с руководящими документами, инструкциями и правилами ОАО «РЖД».

Операции по смене углонаправляющей плитки при бесподкладочном рельсовом скреплении ФОССЛО выполняют два монтера пути. Технологическая карта содержит описание объёмов работ, характеристику пути, оптимальную организацию путевых работ с подробным описанием технологических операций при их выполнении. Приведены требования к применяемому путевому инструменту, сигнальным и защитным приспособлениям. Произведён расчёт ведомости затрат труда на каждую технологическую операцию.

В технологической карте отражены требования, обеспечивающие безопасность движения поездов и производства путевых работ, включая изображение схемы ограждения путевых работ сигнальными знаками.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 16
Место внедрения – ПЧ Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СМЕНА УПРУГОЙ КЛЕММЫ ПРИ БЕСПОДКЛАДОЧНОМ РЕЛЬСОВОМ СКРЕПЛЕНИИ ФОССЛО W - 30 (6.25200.00260)

Разработанная технологическая карта позволяет производить путевые работы по текущему содержанию пути в строгом соответствии с руководящими документами, инструкциями и правилами ОАО «РЖД».

Операции по смене упругих клемм при бесподкладочном рельсовом скреплении типа ФОССЛО выполняют два монтера пути. Технологическая карта содержит описание объёмов работ, характеристику пути, оптимальную организацию путевых работ с подробным описанием технологических операций при их выполнении. Приведены требования к применяемому путевому инструменту, сигнальным и защитным приспособлениям. Произведён расчёт ведомости затрат труда на каждую технологическую операцию.

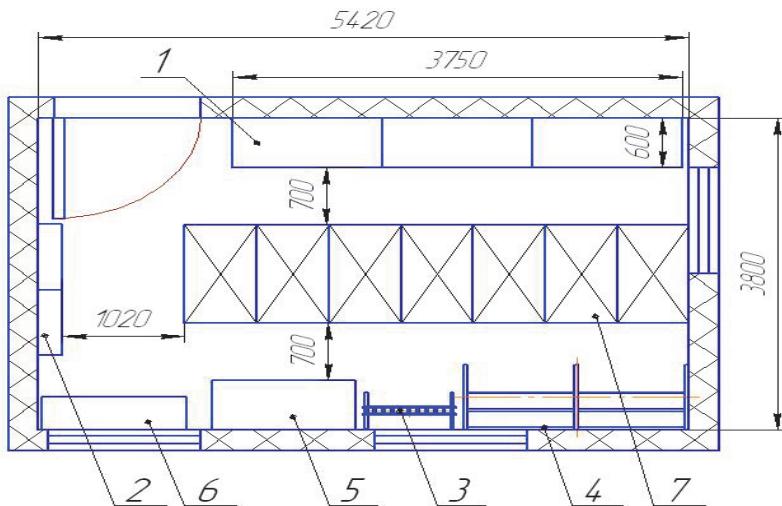
В технологической карте отражены требования, обеспечивающие безопасность движения поездов и производства путевых работ, включая ограждение места производства работ с изображением схемы ограждения путевых работ сигнальными знаками «Свисток».

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 15
Место внедрения – ПЧ Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СТЕЛЛАЖИ ДЛЯ КЛАДОВОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ (A.1777.-01.00.000, A.1882.00.000, A.1883.00.000, A.1884.00.000, A.1885.00.000, A.1886.00.000, A.1888.00.000)

Комплект оснастки для хранения предназначен для рационального размещения путевого инструмента и приспособлений в кладовой дистанции пути.

Оснастка для хранения включает: стеллажи под МВСП, шкаф для инструмента строгого учета, стеллаж для молотков, стеллаж для шпалоподбоек (на 8 шт.), стеллаж под слесарный инструмент, стеллаж для шанцевого инструмента и поддоны под инструмент.



1 – стеллаж под МВСП; 2 – шкаф для инструмента строгого учета;
3 – стеллаж для молотков; 4 – стеллаж для шпалоподбоек;
5 – стеллаж под слесарный инструмент; 6 – стеллаж для шанцевого
инструмента; 7 – поддон под инструмент

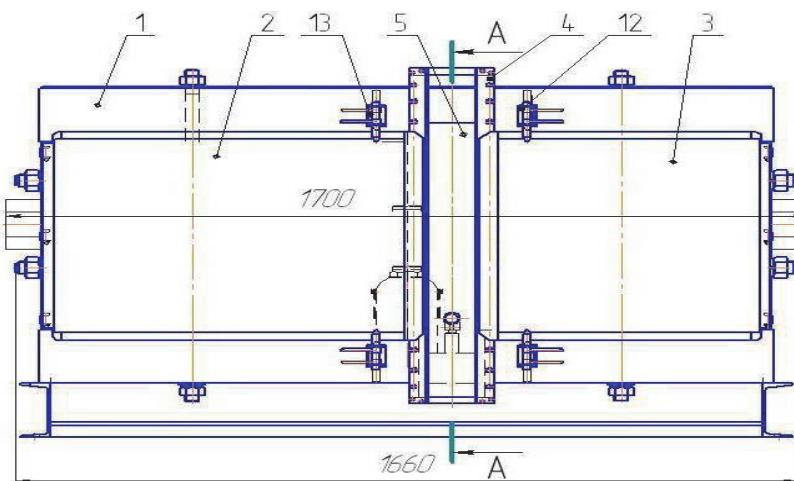
Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 57
Место внедрения – ПЧ Болотное Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

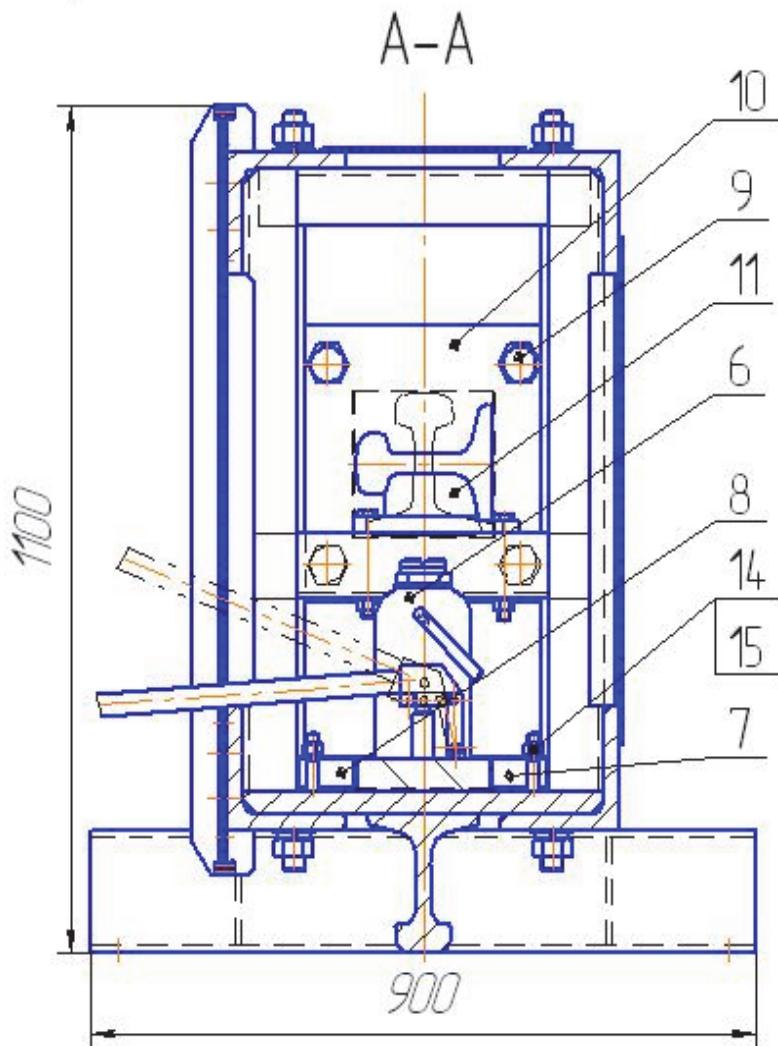
ГИДРАВЛИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ДЛЯ ДОЛОМА ОСТРОДЕФЕКТНЫХ РЕЛЬСОВ (447.00.00.000)

Гидравлическое устройство для долома остродефектных рельсов предназначено для проведения излома рельса в условиях цеха дефектоскопии дистанции пути. Излом производится для определения фактических параметров, выявленных при неразрушающем контроле дефектов.

Технические характеристики

Максимальное усилие домкрата, кг	50000
Ход штока гидроцилиндра, мм	180
Масса гидравлического устройства, кг	180
Масса гидравлического устройства, кг	960
Габаритные размеры, мм:	
длина	1660
ширина	900
высота	1100
Минимальная длина фрагмента остродефектного рельса для излома, мм	1700





1 – корпус; 2 – дверца левая; 3 – дверца правая; 4 – направляющие экрана; 5 – экран защитный; 6 – домкрат гидравлический; 7,8 – уголки прижимные; 9 – болт призонный; 10 – накладка; 11 – подставка направляющая; 12 – засов левый; 13 – засов правый; 14 – гайка; 15 – шайба

Расположение фрагмента рельса в устройстве может быть «на боку» или «на подошве» в зависимости от положения накладок (10). При снятых накладках положение фрагмента рельса в устройстве только «на подошве». Для направления фрагмента рельса при укладке его в устройство «на боку» предусмотрены подставки направляющие (11), которые при укладке фрагмента рельса «на подошву» должны быть убраны.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 130
Место внедрения – ПЧ Дальневосточной ж.д.*

Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОДИНОЧНОЙ СМЕНЫ ШПАЛ АВТОМОТРИСОЙ (500.00.00.000)

Данное устройство предназначено для выборочной замены преимущественно железобетонных шпал и брусьев стрелочных переводов на пути в «окно» при помощи крановой установки автомотрисы (мотовоза).

Технические характеристики

Тянувшее усилие устройства, т	1
Ход выталкивания шпалы, м	2
Высота навешивания траверсы на крюк крана автодрезины от уровня земли, м	0,8
Вес устройства, кг	20
Габаритные размеры (транспортные), мм:	
длина	475
ширина	400
высота	250

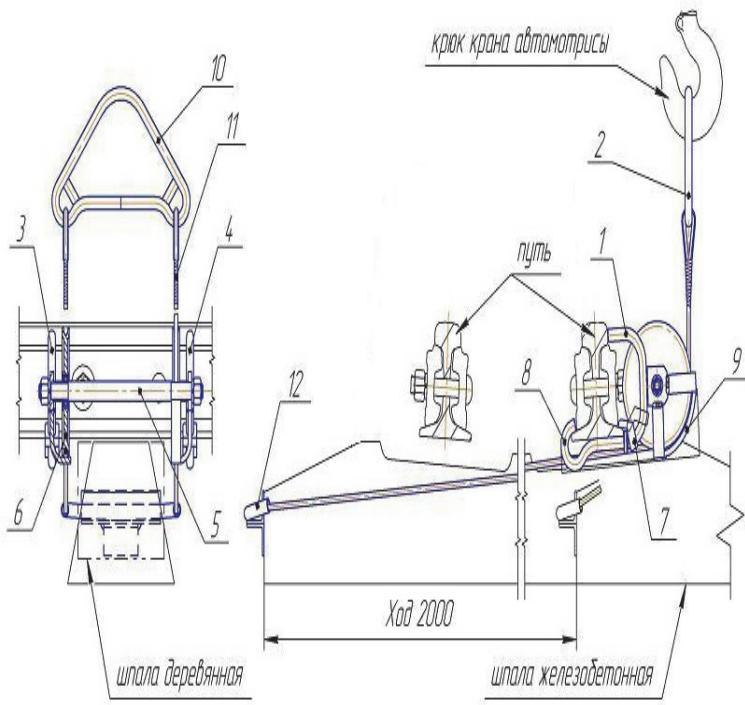


Рис.1. Общий вид устройства для одиночной смены шпал
автомотрисой

1 – опорное устройство; 2 – траперса; 3 – кронштейн правый;
4 – кронштейн левый; 5 – ось; 6 – пара шкивов; 7 – фиксатор;
8 – крюк; 9 – ограничитель каната; 10 – кольцо;
11 – металлический канат; 12 – упор

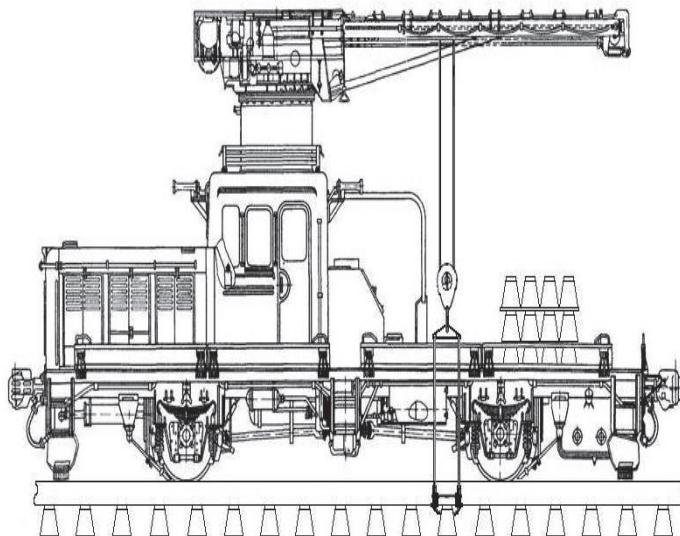


Рис.2. Общий вид мотовоза с устройством для одиночной смены шпал

Работы с балластом и демонтажом (установкой) рельсовых скреплений выполняются до задействования автодрелины и после смены шпал.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 26

Место внедрения – ПЧ Дальневосточной ж.д.

Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ПРЕДЕЛЬНЫЙ БОКОВОЙ КЛЮЧ ДЛЯ КОНТРОЛЯ УСИЛИЯ ЗАТЯЖКИ СТЫКОВЫХ БОЛТОВ (502.00.00.000)

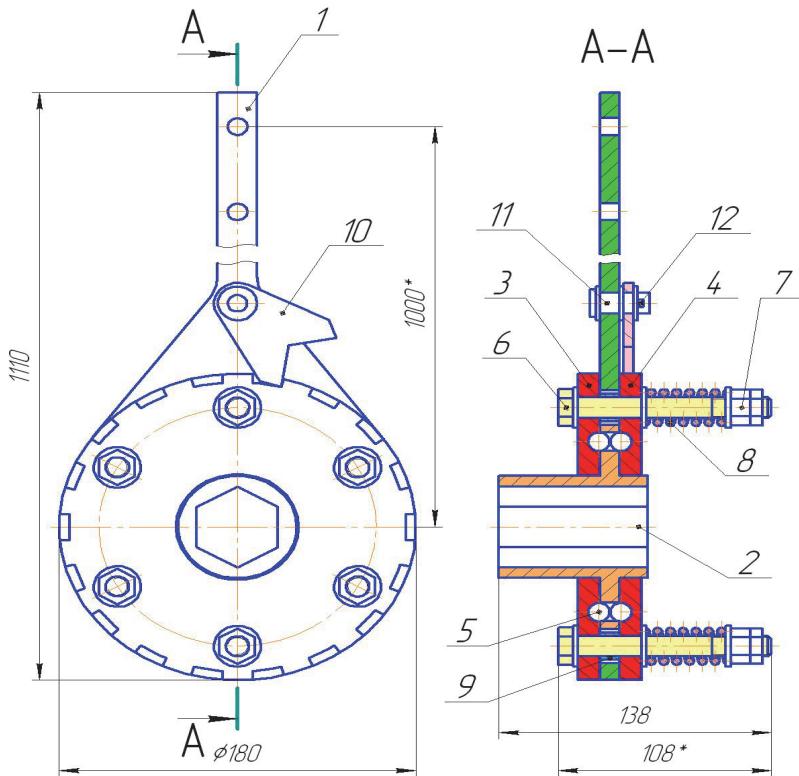
Ключ предназначен для контроля затяжки стыковых болтов на звеньевом и бесстыковом пути с усилием крутящего момента до 60 кгс/м.

Технические характеристики

Габаритные размеры инструмента, мм:

длина	1110
ширина	180
Масса ключа, кг	7

Ключ устанавливается на гайку стыкового болта, собачка устанавливается в правое положение для закручивания, совершая колебательные возвратно-поступательные движения, производится закручивание гайки. При достижении предельного крутящего момента шарики преодолевают усилие заданное пружинами и выходят из углублений нажимных дисков, происходит проворачивание рукоятки ключа.



1 – рукоятка; 2 – головка; 3, 4 – нажимные диски; 5 – болт; 6 – болт; 7 – гайки; 8 – пружина; 9 – втулка; 10 – собачка; 11 – ось; 12 – шплинт

Поворачивание рукоятки ключа сигнализирует о достижении необходимого крутящего момента затяжки гайки стыкового болта.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 20
 Место внедрения – ПЧ Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ДЛЯ ГИБКИ КЛЕММ ПРИВАРНОГО РЕЛЬСОВОГО СОЕДИНИТЕЛЯ (14.К.1699.00.000)

Штамп предназначен для изготовления скоб U-образного профиля из заготовок листовой прямоугольной формы, являющихся составляющей частью конструкции клемм приварных рельсовых соединителей. Штамп рекомендуется использовать совместно со штампом 14.К.1700.00.000.

Технические характеристики

Усилие сжатия на пуансоне, кг	300 - 500
Габаритные размеры, мм:	
длина	360
ширина	100
высота	160
Масса, кг, не более	11

Штамп состоит из матрицы (1), закрепленной на опорной плите (2), и пуансона (3), соединенного с хвостовиком (4), который закреплен на штоке используемого пресса. Для выставки заготовок симметрично относительно вертикальной оси хвостовика (4) на матрице (1) установлены два центрирующих упора (5). Эксплуатация данного штампа допускает его монтаж на любом прессе с диапазоном развиваемого усилия сжатия от 300 до 500 кг. Ранее при отсутствии данного приспособления работы выполнялись с использованием слесарных тисков и применением больших физических нагрузок со стороны рабочего.

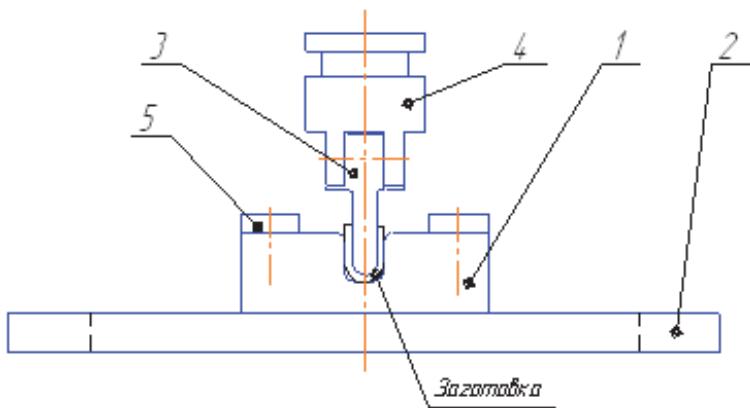


Рис. 1. Устройство штампа

1 – матрица; 2 – плита опорная; 3 – пуансон;
4 – хвостовик; 5 – упор центрирующий

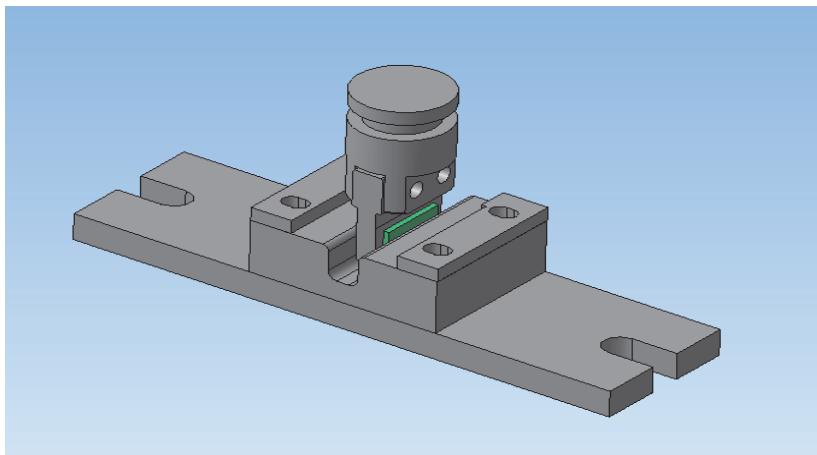


Рис. 2. Общий вид штампа

Эксплуатация данного штампа допускает его монтаж на любом прессе с диапазоном развиваемого усилия сжатия от 300 до 500 кг. Ранее при отсутствии данного приспособления работы выполнялись с использованием слесарных тисков и применением больших физических нагрузок со стороны рабочего.

Объём конструкторской документации, листов ф. А4 – 22

Место внедрения – Свердловская ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ДЛЯ ГИБКИ КЛЕММ ПРИВАРНОГО РЕЛЬСОВОГО СОЕДИНИТЕЛЯ (14.К.1700.00.000)

Штамп предназначен для изготовления клемм окончательной конфигурации для приварных рельсовых соединителей из заготовок U-образного профиля. Конструкция штампа обеспечивает одновременное обжатие внутри клеммы жгута из медных проводников. Штамп рекомендуется использовать совместно со штампом 14.К.1699.00.000.

Технические характеристики

Усилие сжатия на пуансоне, кг	300 - 500
Габаритные размеры, мм:	
длина	320
ширина	100
высота	230
Масса, кг, не более	15

Штамп (см. рис.1) состоит из матрицы (1), закрепленной на опорной плите (2), и пуансона (3), закрепленного на верхней плите (4), которая при помощи хвостовика (5) закреплена на штоке используемого пресса. Для обеспечения вертикального перемещения пуансона (3) на опорной плите (2) установлены две направляющие стойки (6).

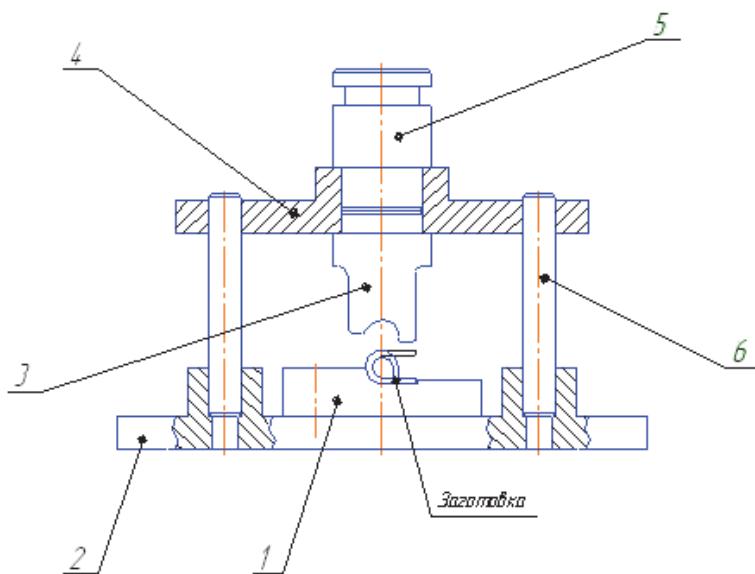


Рис. 1. Устройство штампа

1 – матрица; 2 – плита опорная; 3 – пуансон;
4 – плита верхняя; 5 – хвостовик, 6 – стойка направляющая

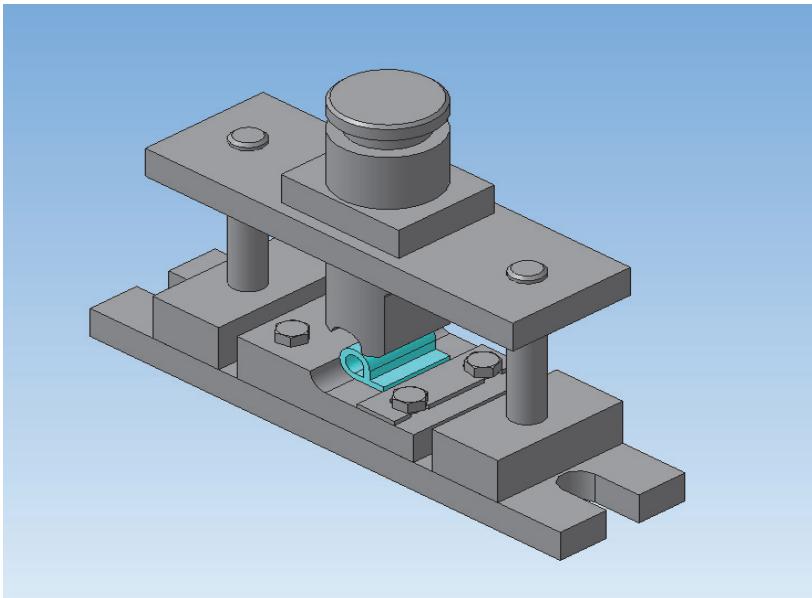


Рис. 2. Общий вид штампа

Эксплуатация данного штампа допускает его монтаж на любом прессе с диапазоном развиваемого усилия сжатия от 300 до 500 кг. Ранее при отсутствии данного приспособления работы выполнялись с использованием слесарных тисков и применением больших физических нагрузок со стороны рабочего.

Объём конструкторской документации, листов ф. А4 – 32

Место внедрения – Свердловская ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ХОЗЯЙСТВО АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

ЦЕХОВОЙ КОМПЛЕКС ДЛЯ РЕМОНТА СТРЕЛОЧНЫХ ЭЛЕКТРОПРИВОДОВ

(Т.1833.00.00.000, А.1682.00.00.000, А.1687.00.00.000 - А.1690.00.00.000,
А.1692.00.00.000, А.1699.00.00.000, А.1702.00.00.000, А.1708.00.00.000,
А.1711.00.00.000 - А.1714.00.00.000, А.1716.00.00.000- А.1719.00.00.000,
А.1722.00.00.000, А.1733.00.00.000, А.1739.00.00.000, А.1741.00.00.000,
Э.1674.00.000, Э.1706.00.000, А.1727.00.00.000, А.1730.00.00.000,
А.1740.00.00.000, А.1742.00.00.000, А.1743.00.00.000, А.1752.00.00.000,
А.1753.00.00.000, А.1788.00.00.000, Б.1490.00.00.000)

Цеховой комплекс предназначен для капитального ремонта стрелочных электроприводов в условиях дистанций сигнализации, связи и вычислительной техники.

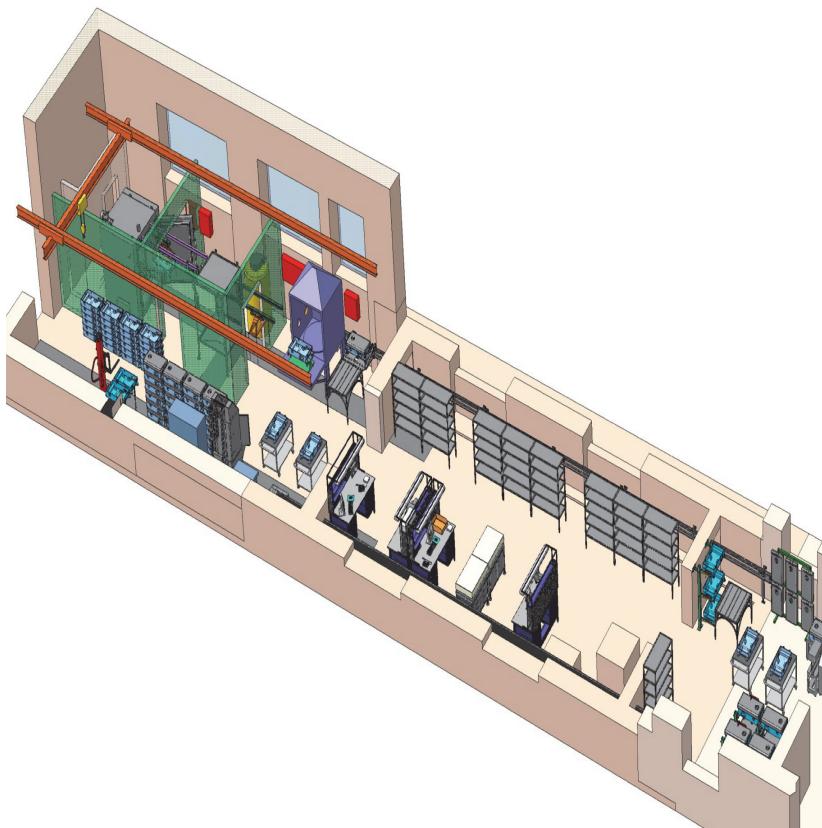
Цеховой комплекс содержит расположенные в технологической последовательности и соединенные средствами транспортирования стрелочных электроприводов, их узлов и деталей участки: приемки; разборки электроприводов; очистки крышек и корпусов; полимеризации; дефектации и ремонта редукторов и деталей блоков главного вала; сборки и обкатки электроприводов; выдачи отремонтированных изделий, а также участок ремонта электродвигателей с окрасочно-сушильным отделением.

Участок приемки стрелочных электроприводов оборудован электротельфером и кран-балкой. На нем размещен стеллаж-накопитель для поступающих в ремонт стрелочных электроприводов.

Технические характеристики

Производительность участков:

ремонт стрелочных электроприводов, шт.	
в настоящее время (сутки/год)	2/500
в перспективе (сутки/год)	4/1000
ремонт электродвигателей за год, шт.	400
Установленная мощность оборудования, кВт	200
Напряжение, В	380
Примерное количество обслуживающего персонала, чел.	6



Участок разборки электроприводов оснащен технологическими тележками, выполненными в виде передвижных разборочно-сборочных столов с полками для ручного инструмента и выдвижными ящиками для крепежных изделий, рабочим местом с постом, оборудованном гайковертами для разборки корпусов электроприводов, накопителем для крышек и корпусов электроприводов, моечной машиной для узлов электроприводов (редукторов и блоков главного вала) и накопителем чистых узлов электроприводов. Транспортирующими устройствами участок разборки соединен с участком очистки крышек и корпусов, участком дефектации и ремонта редукторов и деталей блока главного вала, а также с участком сборки и обкатки электроприводов.

Посредством кран-балки участок разборки электроприводов сообщен с участком очистки крышек и корпусов, на котором размещена дробеструйная камера и тележка с гидроподъемником для перемещения очищенных корпусов и крышек стрелочных электроприводов на участок полимеризации. На этом участке размещена камера напыления с установкой для электростатического нанесения порошковых композитных материалов и рекуператором. Камера напыления соединена с камерой термической обработки транспортной системой. Для перемещения готовых крышек и корпусов стрелочных электроприводов с участка полимеризации на участок сборки и обкатки предусмотрен цепной транспортер.

Размещенный на участке дефектации и ремонта редукторов и деталей блока главного вала ленточный транспортер соединяет участок разборки электроприводов с участком их сборки и обкатки. Вдоль транспортера установлены рабочие места: стол для разборки и

дефектации деталей редукторов, моечная машина для деталей редукторов и блоков главного вала, стол для ремонта и обкатки редукторов, стол для разборки и дефектации деталей блоков главного вала, стол для ремонта блоков главного вала, обдувочно-окрасочная камера для корпусов редукторов и блоков главного вала, рядом с которой установлен стол для окрашенных деталей. Вдоль транспортера размещены стеллажи для запасных частей.

Участок сборки и обкатки электроприводов оснащен кран-балкой, двумя передвижными разборочно-сборочными столами, рабочим местом с постом, оборудованным гайковертами, стеллажом-накопителем, накопителем для электроприводов и автоматизированным рабочим местом со стендом для испытания электроприводов. Участок выдачи отремонтированных изделий оборудован электротельфером. На участке размещен стеллаж-накопитель для стрелочных электроприводов.

Участок ремонта электродвигателей стрелочных электроприводов оснащен передаточным устройством для приемки-выдачи электродвигателей, тележкой-стеллажом для их перемещения, стеллажами для накопления электродвигателей в ремонт, обдувочной камерой, печью предварительной сушки изоляции, рабочими местами в виде стола для разборки и дефектовки узлов электродвигателей, стола для ремонта статора и ротора, замеров электрических параметров обмоток электродвигателей, станком для намотки обмоток электродвигателей. Кроме того, на участке размещены металлорежущие станки: токарный, вертикально-сверлильный и заточной.

Участок ремонта электродвигателей содержит окрасочно-сушильное отделение, включающее установку

для пропитки якорей, термопечь для сушки якорей, термопечь для сушки корпусов электродвигателей и окрасочную камеру для корпусов электродвигателей. На участке размещены автоматизированное рабочее место со стендом для испытания отремонтированных электродвигателей и стеллажи для их хранения.

Объем конструкторской документации, листов формата, А4 – 3630

Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д.

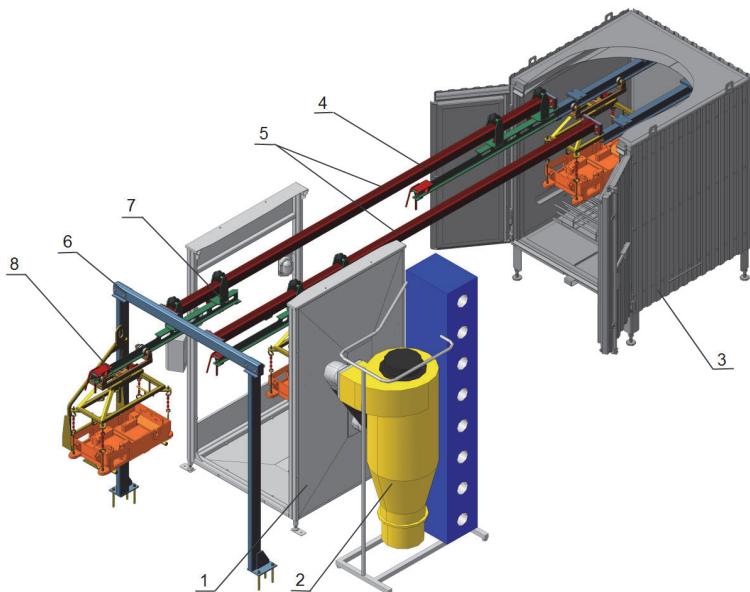
УЧАСТОК НАНЕСЕНИЯ ПОЛИМЕРНОГО ПОКРЫТИЯ (А.1712.00.00.000)

Комплекс оборудования участка предназначен для нанесения полимерного покрытия на корпуса и крышки электроприводов стрелочных переводов.

На участке размещена камера напыления (1) с рекуператором (2). Камера напыления (1) соединена с термической камерой (3) транспортной системой (4), содержащей две направляющие (5), жестко прикрепленные к порталной раме (6), а также к верхним частям камеры напыления и термической камеры. На каждой из направляющих (5) с возможностью продольного перемещения и фиксации на рабочих позициях установлена первая каретка (7), несущая подвижно установленную на ней вторую каретку (8) с траверсой, оснащенной удерживающими устройствами для корпусов и крышек стрелочных электроприводов. Эта траверса выполнена с возможностью фиксированного поворота на 180° в камере напыления порошковых композитных материалов.

Технические характеристики

Напряжение термической камеры, В	380
Температура в термической камере, °С	160-180
Максимальная общая потребляемая мощность, кВт	1500
Привод транспортной системы	ручной
Минимальная площадь участка, м ²	20
Минимальная производительность, комплектов в смену, шт.	16
Габаритные размеры, мм:	
длина	5900
ширина	3400



1 – камера напыления; 2 – рекуператор; 3 – термическая камера;
 4 – транспортная система; 5 – направляющие; 6 – порталная рама;
 7 – первая каретка; 8 – вторая каретка

При помощи тележки с гидроподъемником (на чертеже не показана), крышки и корпуса электроприводов перемещают на участок нанесения полимерного покрытия к позиции загрузки/разгрузки транспортной системы (4) и закрепляют на поворотной траверсе одной из двух кареток (8) при помощи удерживающих устройств. Таким же образом загружают вторую каретку (8) транспортной системы. Далее каждую из кареток (8) перемещают вдоль каретки (7) и фиксируют на ней. Затем каретки перемещают в камеру (1), где при помощи установки электростатического напыления наносят порошковые композитные материалы на крышку или корпус электропривода. Для получения более равномерного и качественного покрытия деталей в камере траверсу каретки (8) поворачивают на 180°. Затем каретку (7) с кареткой (8) перемещают по направляющей (5) на вторую рабочую позицию – в термическую камеру (3) для спекания полимерного покрытия.

После завершения обработки в термической камере (3) каретки (7, 8) с крышкой или корпусом стрелочного электропривода возвращают по направляющим (5) на позицию загрузки/разгрузки, детали устанавливают на тележку с гидроподъемником и снимают с удерживающих устройств.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 460
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПРИТИРКИ ФРИКЦИОННЫХ ДИСКОВ (А.1727.000)

Устройство предназначено для притирки металлокерамических вставок фрикционных дисков (МКД) фрикционной муфты привода стрелочного перевода (СП-6М и СП-6К) в ремонтных мастерских.

Устройство содержит основание (1), закрепляемое на опорной плите сверлильного станка Bosch PBD-40, и оправку (2) с хвостовиком, зажимаемым в его патроне. Основание включает нижнюю плиту с установленной в ее центре вертикальной осью. На этой оси смонтирован опорный узел с подшипниками качения, на котором, при помощи прижимов, закреплена притирочная плита. Подшипниковый узел защищен крышкой с ограждением.

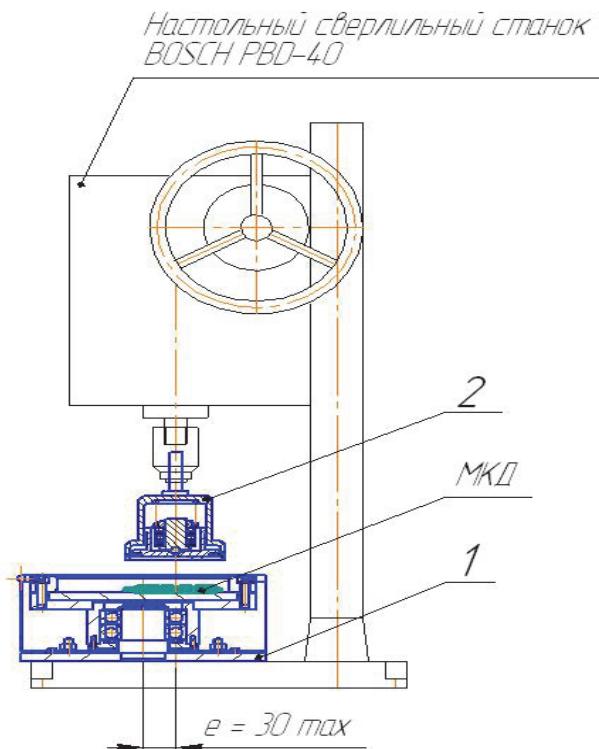
Оправка содержит корпус с прижимным диском на торце и пазами для фиксации фрикционного диска от смещения относительно оправки во время притирки. Прижимной диск имеет стакан, в котором размещен подпружиненный балансир с набором регулировочных шайб, опирающийся на прижимной диск посредством шарика. Ось шпинделя станка и ось притирочной плиты располагаются с эксцентризитетом «е».

Технические характеристики

Частота вращения шпинделя, об/мин	200
Усилие прижатия, кгс	18-36
Масса основания, кг	14,4
Масса оправки, кг	1,6
Габаритные размеры основания в сборе, мм:	
длина	230
ширина	230
высота	100

Габаритные размеры оправки в сборе, мм:

диаметр	92
высота	125



Подлежащий обработке фрикционный диск размещают на притирочной плите, установленной на вертикальной оси, закрепленной на нижней плите основания (1). Затем опускают шпиндель станка до соприкосновения прижимного диска оправки (2) с фрикционным, при этом выступы фрикционного диска должны войти в пазы оправки. Далее включают станок, одновременно

продолжая прижимать обрабатываемую деталь к притирочной плите и обеспечивая их взаимное эксцентрическое вращение. Регулируют усилие прижима набором шайб, установленных на подпружиненном балансире.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 51
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ (А.1711.00.00.000)

Стенд предназначен для проверки электромеханических характеристик электродвигателей типа МСТ, МСА, МСП, используемых в стрелочных электроприводах типа СП-6М и СПГБ-4Б, при входном контроле и после проведения ремонтных работ.

Стенд позволяет производить следующие операции:

- проверку потребляемого тока при номинальном напряжении и номинальной нагрузке на валу электродвигателя при вращении якоря (ротора) в обе стороны;
- проверку частоты вращения в обе стороны;
- испытание двигателей на повышенную частоту вращения;
- проверку коммутации при номинальной нагрузке и перегрузке по току;
- измерение сопротивления обмоток;
- измерение сопротивления изоляции обмоток относительно корпуса;
- проверка электрической прочности изоляции обмоток.

Технические характеристики

Входные параметры:

напряжение питания стенда, В/Гц	~220/50
количество фаз	1
потребляемая мощность, кВт	не более 2

Выходные параметры:

напряжение переменного тока (трехфазное), В	190, 220
диапазон регулирования напряжения постоянного тока, В	0...240
диапазон регулирования напряжения возбуждения, В	0...240
контроль частоты вращения, об/мин	0...4000

Габаритные размеры стенда, мм:

длина	2600
ширина	900
высота	1900



Стенд включает стол, на котором установлены шкаф управления с программируемым логическим контроллером (ПЛК) и аппаратно-программный комплекс с персональным компьютером, а также приставную тумбу, в которой размещен вспомогательный электродвигатель, работающий в генераторном режиме и создающий на валу испытываемого электродвигателя противодействующий момент. Стенд позволяет проводить испытания в ручном и автоматическом режимах.

Подлежащие испытанию на стенде электродвигатели устанавливают на подставке тумбы, соединяют через муфту и клиноременную передачу с приводом, а затем обкатывают на стенде для проверки работоспособности и испытания на соответствие контрольным параметрам.

При работе в автоматическом режиме компьютер обменивается данными с контроллером и измерительными приборами по локальной сети с интерфейсом RS-485. Полученная информация отображается на мониторе, хранится в базе данных компьютера и может быть распечатана в виде протокола испытаний.

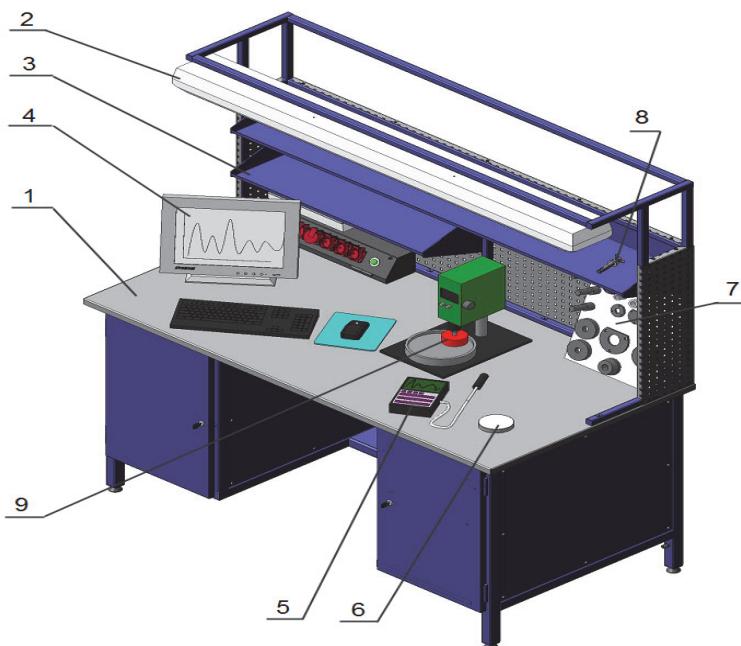
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 281
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская, ШЧ-21 ст. Новокузнецк
Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СТОЛ ДЛЯ ДЕФЕКТАЦИИ ДЕТАЛЕЙ РЕДУКТОРОВ СТРЕЛОЧНЫХ ЭЛЕКТРОПРИВОДОВ (А.1688.00.00.000)

Стол предназначен для размещения оборудования и инструмента, необходимого для разборки/сборки, выявления дефектов и обкатки деталей приводов стрелочных переводов.

Технические характеристики

Напряжение питания постоянное, В	220
Потребляемая мощность, Вт	1500
Масса стола без дополнительного оборудования и шкафа управления, кг	270
Габаритные размеры, мм:	
длина	1608
ширина	808
высота	1850
высота рабочей поверхности	900



1 – стол; 2 – светильник; 3 – полка; 4 – комплект оборудования для персональной ЭВМ; 5 – вихревой дефектоскоп; 6 – поверочная плита; 7 – планшет для годных деталей; 8 – выпрессовщик подшипников; 9 – устройство для притирки фрикционных муфт

Стол выполнен в виде двухтумбового верстака, снабженного дополнительно вертикальной стенкой со светильником и полками. На столе могут быть размещены: комплект оборудования для персональной ЭВМ; вихревой дефектоскоп; поверочная плита; планшет для годных деталей; специальное оборудование в виде выпрессовщика подшипников редукторов; поворотное устройство для редукторов (не показано) и устройство для притирки фрикционных муфт. Кроме того, на столе, его полках и в ящиках размещается комплект ручного инструмента и запасных частей.

Подаваемые на стол детали редукторов осматривают, контролируют с применением вихревого дефектоскопа и поверочной плиты, выполняют притирку фрикционной муфты.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 270
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СТОЛ ДЛЯ РЕМОНТА БЛОКА ГЛАВНОГО ВАЛА И ПРОВЕРКИ КОНТАКТНОЙ ГРУППЫ ПРИВОДОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ (А.1689.00.00.000)

Рабочее место для ремонта узлов блоков главного вала содержит двухтумбовый стол, укомплектованный технологической оснасткой, включающей инструмент, приспособления, типовое и специальное оборудование. Стол снабжен вертикальной стенкой со светодиодным светильником и полками.

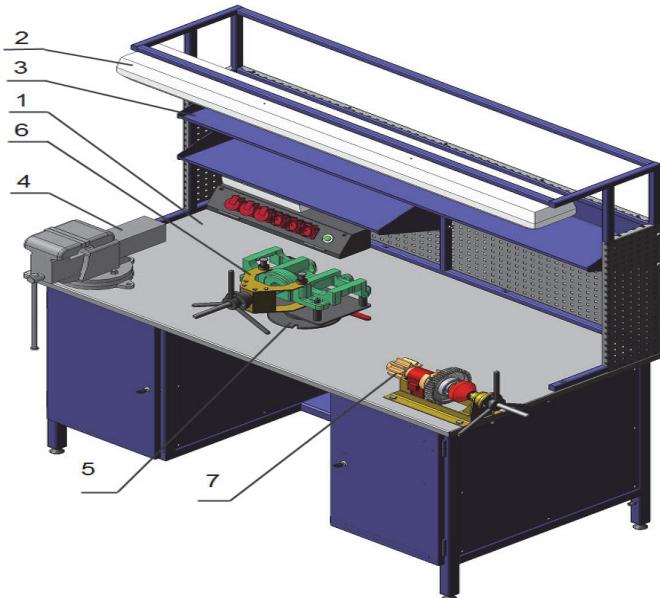
В тумбах стола установлены выдвижные ящики для размещения инструмента, а также выдвижная полка для обслуживания контактной группы приводов (не показаны). На столешнице могут быть установлены тиски для

слесарных операций, наковальня и поверочная плита (не показаны). Ремонтные операции на блоках главного вала выполняются с применением поворотного устройства, оснащенного эксцентриковым зажимом.

Кроме того, в комплект специального оборудования входят устройство для запрессовки/выпрессовки подшипника главного вала и съемник шестерни главного вала.

Технические характеристики

Напряжение питания постоянное, В	220
Потребляемая мощность, Вт	1500
Масса стола без дополнительного оборудования, кг	180
Габаритные размеры, мм:	
длина	1800
ширина	848
высота	1932
высота рабочей поверхности	897



- 1 – стол; 2 – светильник; 3 – полка; 4 – тиски слесарные;
 5 – поворотное устройство; 6 – устройство для
 запрессовки/выпрессовки подшипника главного вала;
 7 – съемник шестерни главного вала

Кроме того, в комплект специального оборудования входят устройство для запрессовки/выпрессовки подшипника главного вала и съемник шестерни главного вала.

Поступающие на стол узлы блоков главного вала разбирают с использованием имеющихся технических средств, выполняют необходимые ремонтные операции и контроль контактной группы, затем собирают и передают на следующую технологическую операцию.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 310
 Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

СТОЛ ДЛЯ РЕМОНТА И ОБКАТКИ РЕДУКТОРОВ СТРЕЛОЧНЫХ ЭЛЕКТРОПРИВОДОВ (A.1687.00.00.000)

Стол предназначен для ремонта и обкатки редукторов, используемых в стрелочных электроприводах типа СП-6М.

Технические характеристики

Напряжение питания постоянное, В	220
Потребляемая мощность, Вт	1500
Масса стола без стенда обкатки и шкафа управления, кг	350
Габаритные размеры, мм:	
длина	1610
ширина	810



Стол содержит двухтумбовый верстак с вертикальной стенкой и полками, на котором размещены поворотное устройство, стенд для обкатки редукторов стрелочных электроприводов и шкаф управления стендом. Поворотное устройство снабжено эксцентриковым зажимом для фиксации редуктора под заданным углом при выполнении ремонтных операций. Стенд для обкатки редукторов включает основание, на котором смонтированы электродвигатель и кронштейн с упором для шестерни редуктора. Помимо основного оборудования стол комплектуется местным освещением, технологической оснасткой и инструментом.

Подаваемые на стол редукторы ремонтируют с использованием размещенных на нем приспособлений и инструмента, затем обкатывают на стенде для проверки работоспособности и испытания на соответствие контрольным параметрам.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 209
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ТРАНСПОРТЕР ПЕРЕМЕЩЕНИЯ КРЫШЕК И КОРПУСОВ ЭЛЕКТРОПРИВОДОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ (А.1702.00.00.000)

Транспортёр предназначен для оптимизации транспортной системы цеха, а именно, для перемещения крышек и корпусов электроприводов с позиции окраски на позицию сборки.

Технические характеристики

Грузоподъемность, кг	200
Расстояние между центрами звездочек, мм	16497...16547
Скорость движения каретки, м/с	0,25
Время выполнения рабочего хода, с	70
Мощность привода, кВт	0,37
Напряжение, В	380
Масса общая, кг	500
Габаритные размеры, мм:	
длина	16776
ширина	980
высота	980



Транспортёр выполнен цепным и содержит два стола для загрузки/разгрузки корпусов, установленные на его концах, и металлоконструкцию, включающую три рамы, смонтированные на стойках с регулируемыми опорами и кронштейнами, соединенные между собой болтами, а также приводной и натяжной блоки. На рамках закреплены направляющие, на которых установлена каретка, перемещаемая при помощи цепной передачи с приводом от мотор-редуктора. На каретку устанавливается загрузочная тележка, оборудованная средствами для крепления корпуса привода стрелочного перевода. На обоих концах транспортера размещены индуктивные датчики для остановки каретки. Управление работой транспортёра осуществляется с пультов, расположенных на его боковой поверхности и находящихся вблизи с рабочими местами загрузки /разгрузки.

На загрузочной позиции корпус привода стрелочного перевода с помощью цеховой кран-балки устанавливают на тележку транспортера, расположенную на приемном столе. Тележку с корпусом и крышкой закатывают на каретку и фиксируют упором. Затем с пульта управления включают привод транспортера, и каретка с деталями передвигается на позицию сборки привода. Далее при помощи цеховой кран-балки снимают корпус с крышкой с транспортера и перемещают на позицию сборки. После этого включают привод транспортера, и каретка с тележкой возвращается на исходную загрузочную позицию.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 156
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ТРАНСПОРТЕР ПЕРЕМЕЩЕНИЯ УЗЛОВ ЭЛЕКТРОПРИВОДОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ (А.1692.00.00.000)

Транспортёр предназначен для перемещения узлов и деталей электроприводов стрелочных переводов из отделения разборки к ремонтным позициям и далее в отделение сборки. Наличие специального транспортирующего устройства позволяет оптимизировать транспортную систему цеха и использовать кран-балку только на позициях загрузки и выгрузки с транспортера.

Транспортер выполнен ленточным и содержит металлоконструкцию, включающую три рамы на стойках с регулируемыми опорами, соединенных между собой через две промежуточные рамы. Реверсивное движение резинотканевой ленты, натянутой между приводным и обратным барабанами, обеспечивается мотор-барабаном. На обоих концах транспортера установлены оптические датчики, ограничивающие движение узлов и деталей.

Технические характеристики

Расстояние между центрами барабанов, мм	14892...15404
Ширина ленты, мм	300
Скорость движения ленты, м/с	0,1...0,5
Напряжение, В	380
Масса общая, кг	1100
Габаритные размеры, мм:	
длина	15720
ширина	570
высота	870



Управление работой транспортёра осуществляется с любого из пультов, расположенных на его боковой поверхности и находящихся вблизи с рабочими местами.

На первой рабочей позиции узлы привода стрелочного перевода устанавливают на ленту транспортера. Затем с пульта управления включают привод транспортера, и размещенные на его ленте узлы перемещаются на вторую рабочую позицию, где редуктор привода стрелочного перевода снимают с ленты для разборки и дефектации. После этого вновь включается привод транспортера, лента с установленным на ней главным валом перемещается на третью рабочую позицию, главный вал снимают с ленты, транспортер останавливается. Далее цикл повторяется с четвертой и пятой рабочими позициями.

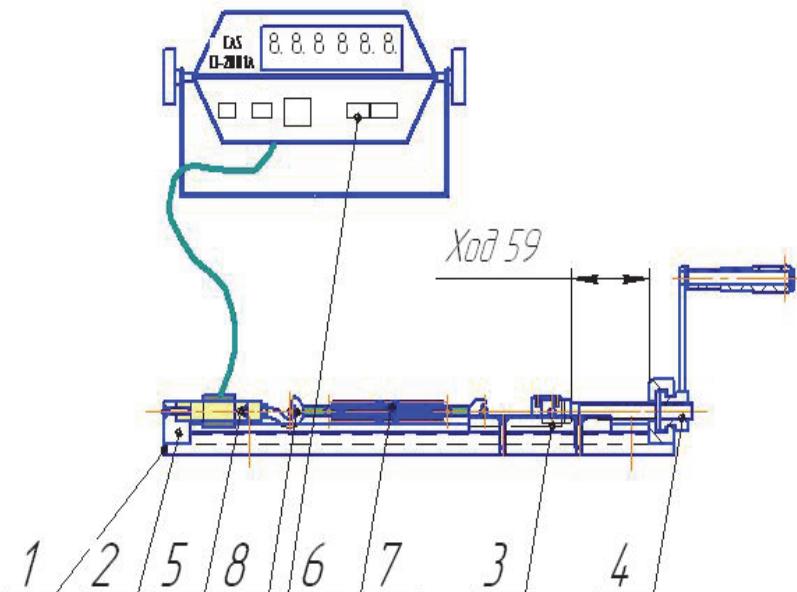
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 310
Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПРОВЕРКИ РАБОТЫ ПРУЖИН (А.1753.00.00.000)

Устройство предназначено для проверки характеристик пружин автопереключателя, используемых в стрелочных электроприводах типа СП-6М и СПГБ-4Б, при проведении их ремонта. Растяжение пружины производится нормируемыми усилиями, выполняются замеры величин её растяжения для сравнения с величинами, определёнными технологией ремонта.

Технические характеристики

Силоизмерительный датчик	SBA-50L
Максимальная допустимая нагрузка, кг	50
Напряжение питания весоизмерительного устройства, В	220
Диапазон рабочих температур, град С	-10...+40
Дискретность отчета, гр.	20
Предел допускаемой приведенной погрешности, %	$\pm 0,5$
Управление приводом ползуна	ручное
Ход ползуна, мм	59
Рабочее max усилие растяжения пружины, кг	13,7
Масса устройства, кг	2,5
Габаритные размеры устройства, мм:	
длина	477
ширина	72
высота	122



1 – основание; 2 – опора; 3 – ползун; 4 – винтовой механизм;
 5 – силоизмерительный датчик; 6 – весоизмерительное устройство;
 7 – пружина; 8 – зацепы

Устройство устанавливается на стол дефектации деталей блока главного вала и содержит основание, на котором размещены опора, ползун и винтовой механизм с рукояткой. К опоре прикреплён силоизмерительный датчик, соединённый кабелем с весоизмерительным устройством типа СІ-2001А.

Испытываемая пружина размещается между зацепами, соединенными с силоизмерительным датчиком и ползуном. Вращением винта осуществляется натяжение пружины. Величина натяжения отражается на электронном табло весоизмерительного устройства.

Растяжение пружины контролируется с помощью металлической линейки, неподвижно закреплённой на

основании устройства. Полученные величины растяжения пружины сравниваются с данными технологической инструкции и делается заключение о её пригодности.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 34

Место внедрения – ШЧ-8 ст. Инская, ШЧ-21 ст. Новокузнецк

Западно-Сибирской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ВЫРУБНОЙ ДЛЯ КОНТРОЛЬНОЙ Т-ОБРАЗНОЙ ПЛАСТИНЫ СТРЕЛОЧНОГО ЭЛЕКТРОПРИВОДА ТИПА СП (ШБИЮ.П02.267.00)

Штамп предназначен для вырубки заготовки детали контрольной Т-образной пластины стрелочного электропривода типа СП.

Технические характеристики

Усилие вырубки, кН (тс) 195 (19,9)

Закрытая высота штампа, мм: 190

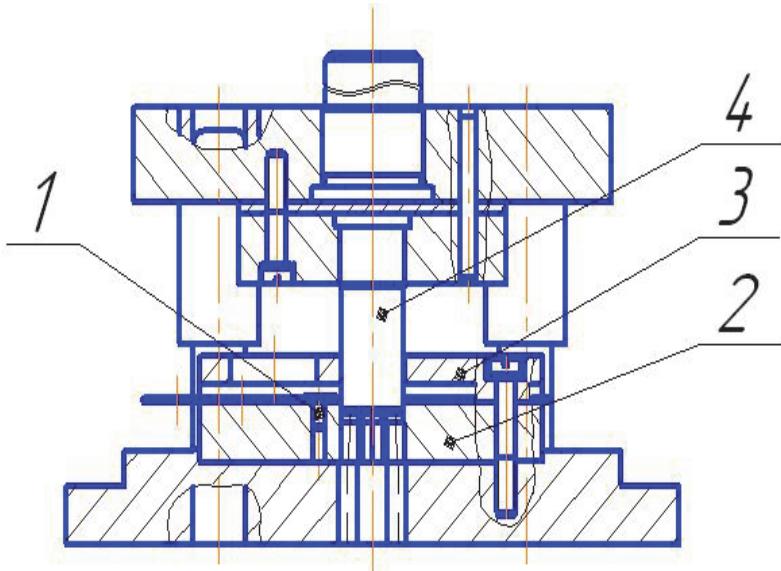
Габаритные размеры, мм:

длина 320

ширина 270

высота 255

Применяется на прессе КБ2326 с усилием 0,4МН (40 тс)



1 – упор; 2 – матрица; 3 – съемник, 4 – пуансон

Заготовкой для штамповки является полоса из листа толщиной 2 мм соответствующих размеров. Штамповка осуществляется подачей полосы до упора (1), установленного на матрице (2) штампа, по направляющим съёмника (3). Вырубка производится пуансоном (4).

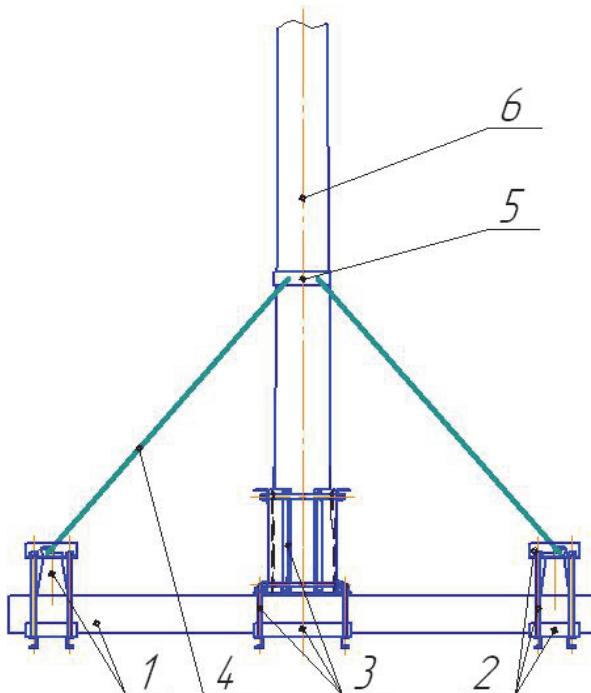
Объём конструкторской документации, листов А4 – 38

Место внедрения – ШЧ-2 Забайкальской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

СБОРНЫЙ ФУНДАМЕНТ ПОД ЖЕЛЕЗОБЕТОННУЮ ОПОРУ ЛИНИИ АВТОБЛОКИРОВКИ С 1, 85/10,1 (ШБИЮ.426.00.000)

Сборный фундамент предназначен для установки и закрепления железобетонной опоры линии автоблокировки С 1, 85/10,1. Применение этого фундамента целесообразно на «плавающих» грунтах.



1 – приставки ПТ; 2 – комплект металлических скреплений;
3 – комплект металлических скреплений; 4 – растяжка;
5 – хомут; 6 – опора железобетонная

Сборный фундамент предназначен для установки и закрепления железобетонной опоры линии автоблокировки С 1, 85/10,1. Применение этого фундамента целесообразно на «плавающих» грунтах.

Фундамент собирается из приставок ПТ (1) в два ряда. Приставки нижнего и верхнего ряда в местах стыка соединяются между собой с помощью комплекта металлических скреплений (2). Железобетонная опора (6) устанавливается по центру фундамента на нижний ряд приставок и с помощью комплекта металлических скреплений (3) крепится к фундаменту. Дополнительно железобетонная опора крепится к фундаменту четырьмя растяжками (4), которые одним концом крепятся за хомут (5), а другим концом крепятся за диагональные металлические скрепления (2).

*Объем конструкторской документации: листов формата А4 – 55
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ХОЗЯЙСТВО ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

СХЕМА ПОГРУЗКИ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ОПОР КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ФУНДАМЕНТОВ И АНКЕРОВ НА ПЛАТФОРМУ (472.00.00.000 СХ)

Для транспортировки металлических опор контактной сети МШ, МШП фундаментов ТСС, ТСА, ТСП и анкеров ТАС на четырехосной грузовой платформе разработана схема погрузки металлических опор контактной сети МШ, МШП, фундаментов ТСС, ТСА, ТСП и анкеров ТАС на платформу.

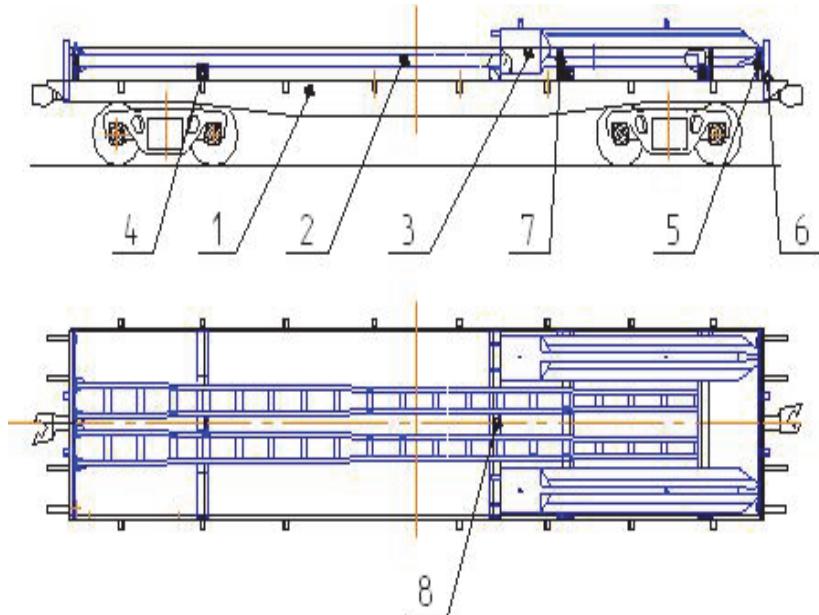
Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

металлические опоры	(9620...12020)x670x520
фундаменты (анкера)	(4000...5000)x670x670

Масса единицы груза, кг:

металлические опоры	365...737
фундаменты (анкера)	1720... 2080
Количество перевозимых металлических опор, шт.	1....2
Количество перевозимых фундаментов	1....2



1 – платформа 13-4012; 2 – металлическая опора;
 3 – фундамент (анкер); 4 – подкладка; 5 – упорный брус;
 6 – металлическая стойка; 7 – упорный брус; 8 – упорный брус

Металлические опоры (2) и фундаменты (3) уложены на деревянные подкладки (4). Торцы металлических опор и фундаментов упираются в упорные брусья (5). Боковые поверхности металлических опор и фундаментов упираются в упорные брусья (7, 8). Торцевые борта платформы подкреплены металлическими стойками (6).

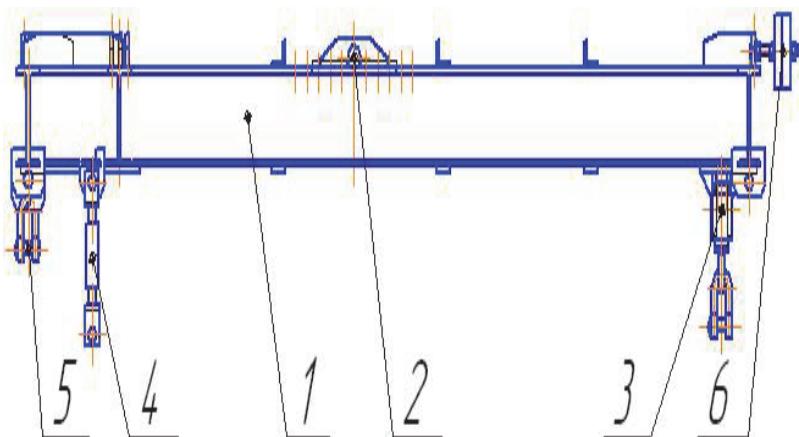
Объём конструкторской документации, листов формата А4 – 18
 Место внедрения – ЭМП-728, ст. Челябинск Южно-Уральской ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

**ТРАВЕРСА ДЛЯ ПОДЪЕМА КОЛОКОЛОВ
ТРАНСФОРМАТОРА ТДТНЖ-40000/220
ШБИЮ.428.00.000**

Траверса предназначена для подъема разных по конструкции колоколов трансформаторов ТДТНЖ-40000/220 производства заводов городов Тольятти и Екатеринбург.

Технические характеристики

Грузоподъемность, т	10,5
Масса траверсы в сборе, кг	1025-1050



1 – корпус сварной; 2 – зацеп; 3 – поперечина; 4 – талреп;
5 – такелажная скоба; 6 – противовес

В комплект траверсы входят: сварной корпус с 6-ю грузовыми кронштейнами, зацеп под грузовой крюк, две поперечины, грузовые талрепы, такелажные скобы и регулируемый противовес.

В зависимости от поднимаемого колокола на сварной корпус устанавливается требуемая поперечина, грузовые талрепы, такелажные скобы и производится регулировка противовеса.

*Объем конструкторской документации: листов формата А4 – 145
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

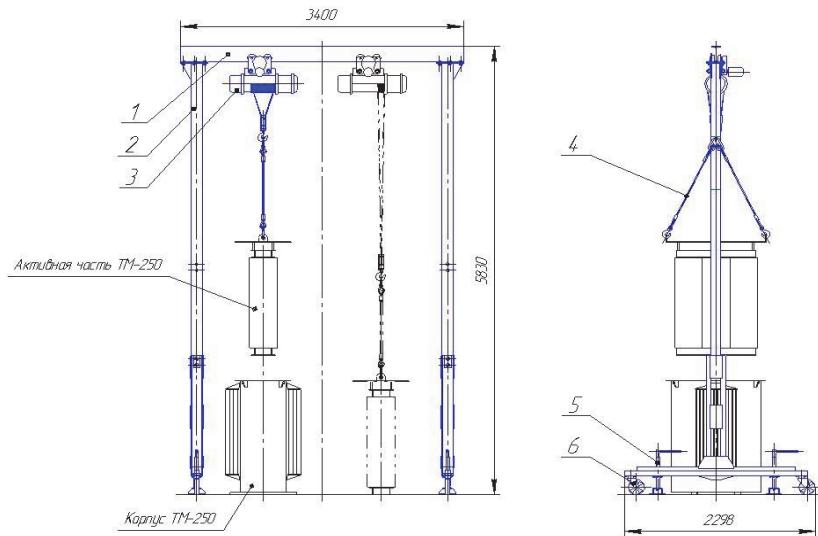
**ПЕРЕДВИЖНОЕ УСТРОЙСТВО П-ОБРАЗНОГО
ТИПА С ДВУХТОННОЙ ЛЕБЕДКОЙ ДЛЯ ВЫЕМКИ
АКТИВНОЙ ЧАСТИ СИЛОВЫХ
ТРАНСФОРМАТОРОВ НАПРЯЖЕНИЕМ ДО 35 КВ
МОЩНОСТЬЮ ДО 250 КВА(484.00.00.000)**

Устройство предназначено для выемки и установки активной части силовых трансформаторов напряжением до 35 кВ мощностью до 250 кВА. Устройство также может использоваться в качестве специального грузоподъемного крана на колесном ходу для подъема, опускания и перемещения грузов массой до 2 т.

Технические характеристики

Общая масса устройства, кг	813
Максимальная высота подъема груза, мм	4630
Крановый пролет (ход тележки тельфера), мм	1500
Колесная база, мм	2055
Колея, мм	3020
Грузоподъемность, кг	2000

Для выемки устройство подкатывается к трансформатору так, чтобы тельфер находился над центром трансформатора, положение устройства фиксируется с помощью тормозов на колесах.



1 – П-образная рама; 2 – стойки; 3 – тельфер грузоподъемностью 2 тонны; 4 – грузовой строп; 5 – винтовые опоры; 6 – большегрузные колеса

При работе на неровной поверхности необходимо обеспечить устойчивое положение устройства с помощью винтовых опор, поднять, переместить и опустить активную часть в желаемом месте, используя пульт тельфера.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 64
 Место внедрения – ЭЧ ст. Тындинская Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ДЕМОНТАЖА ОБОРВАННОЙ СТРУНКИ КОНТАКТНОЙ ПОДВЕСКИ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ (493.00.00.000)

Инструмент предназначен для демонтажа оборванных струнок контактной подвески вне габарита контактного провода под напряжением до 35 кВ.

Поднять инструмент на необходимую высоту. Захватить оборванную струнку инструментом максимально близко к основанию крепления, ввести струнку в область режущих кромок губок.

Вращая штангу против часовой стрелки перекусить оборванную струнку.

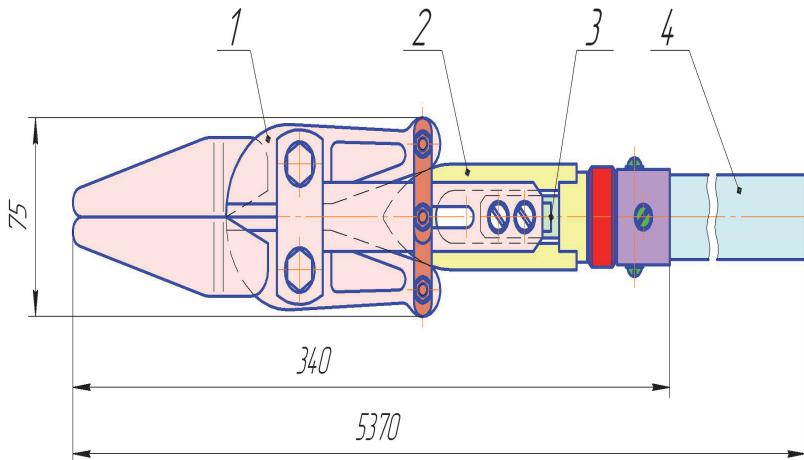
Технические характеристики

Габаритные размеры инструмента, мм:

длина инструмента со штангой	5370
длина инструмента без штанги	340

Масса инструмента, кг:

со штангой	3,4
без штанги	1,6



1 – губки; 2 – клин; 3 – ось; 4 – штанга

Опустить инструмент на штанге, разобрать штангу на звенья. Допускается не снимать инструмент с верхнего звена штанги при транспортировке.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 16

Место внедрения – ЭЧ Дальневосточной ж.д.

Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ВЕРЁВОЧНОЙ ОТТЯЖКИ НА СРУБАЕМОМ ДЕРЕВЕ (497.00.00.000)

Данное устройство предназначено для дистанционного (с земли) закрепления каната (верёвочной оттяжки) на стволе дерева (от уровня земли на высоте до семи метров) при рубке просек вдоль железнодорожного полотна или линий ЛЭП.

Технические характеристики

Максимальный диаметр ствола дерева в зоне закрепления крюка, мм	160
Минимальный диаметр ствола дерева в зоне закрепления крюка, мм	60
Максимальная высота закрепления крюка от уровня земли, м	7
Вес устройства (без каната), кг	5
Вес отдельных частей (не более), кг	2
Габаритные размеры (транспортные), мм:	
длина	2000
ширина	225
высота	120

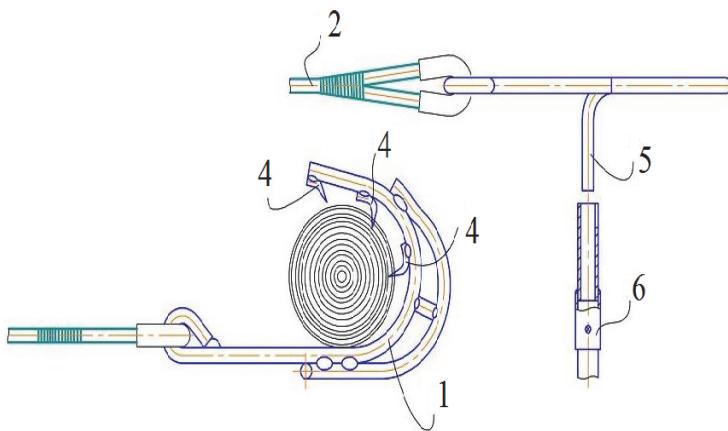


Рис. 1. Общий вид устройства

Верёвочная оттяжка предназначена для направления срубаемого (спиливаемого) дерева в зону, выделенную для падения дерева.

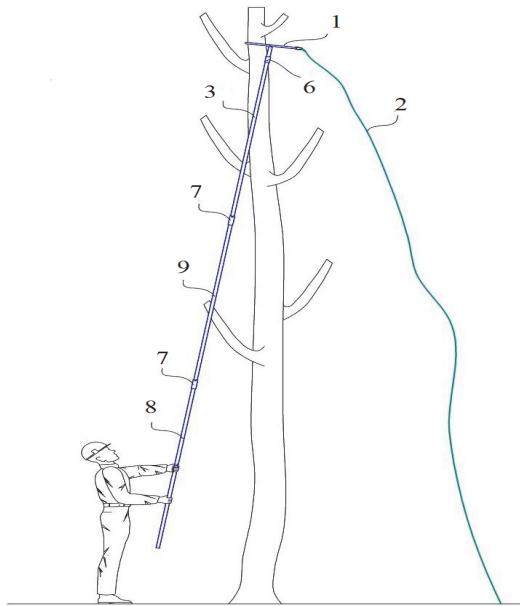


Рис.2. Крюк и способ крепления его на дереве и штанге

1 – крюк; 2 – канат (верёвка); 3, 8, 9 – штанги;
4 – клык, 5 – держатель; 6 – наконечник; 7 – муфта

Устройство состоит из крюка, к которому закрепляют канат (верёвку) и штанги. На крюке установлены клыки для фиксации его на стволе дерева и держатель, который устанавливают в наконечник на верхней части штанги. Штанга собирается из трёх частей при помощи муфт. Одной стороной муфты закреплены на верхних частях нижней и средней штанг. Штанги изготавливаются из сухой древесины.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 28
Место внедрения – ЭЧ Дальневосточной ж.д.
Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

**ТЕЛЕЖКА ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ
ТРАНСФОРМАТОРОВ ОМ-1,25/10, ЗНОМ – 0,1/35
(495.00.00.000)**

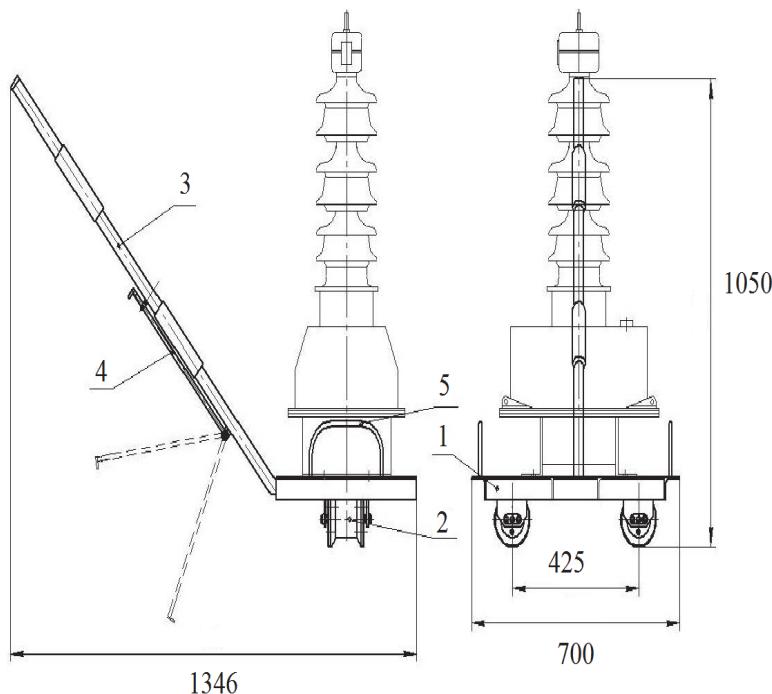
Тележка для транспортировки является универсальной, т.е. для различных типов трансформаторов: ОМ-1,25/10, ЗНОМ – 0,1/35.

Технические характеристики

Масса тележки, не более, кг	20
Грузоподъёмность тележки, не более, кг	200
Габаритные размеры, не более, мм:	
длина	1346
ширина	700
высота	1050

Конструкция тележки монорельсовая (типа модерон). Передвижение осуществляется вручную по железнодорожным рельсам.

Тележка рассчитана на погрузку одного трансформатора марки ОМ-1,25/10 или ЗНОМ – 0,1/35. Грузоподъемность тележки составляет не более 200 кг.



1 – рама; 2 – подшипниковый узел с двухребордными колесами;
 3, 4 – рукоятка с подножкой; 5 – ручка для транспортировки

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 36.
 Место внедрения – ЭЧ Февральская Дальневосточной ж.д.*

Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ВАГОННОЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

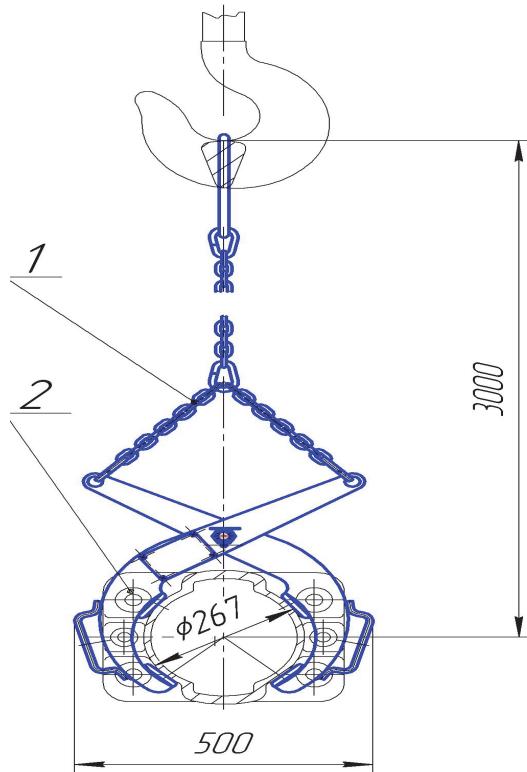
ЗАХВАТ ДЛЯ УСТАНОВКИ И СНЯТИЯ БУФЕРНЫХ КОМПЛЕКТОВ С ВАГОНОВ МИБЕ 1341 00 000 00

Предлагается захват клещевой для снятия (установки) буферных комплектов с пассажирских вагонов.

Технические характеристики

Грузоподъемность, кг	200
Габаритные размеры, мм:	
длина	500
толщина	30
высота	2000
Масса, кг	13

Захват состоит из следующих основных частей: стропа цепного (1), соединенного верхней частью с кольцом навесным, служащим для навешивания захвата на крюк крана, нижняя часть стопа соединена с захватом; захвата клещевого (2), предназначенного для захвата буферных комплектов и состоящего из двух рычагов, соединенных между собой шарнирно осью.



1 – строп цепной; 2 – захват клещевой

Захват навешивается на крюк крана и краном перемещается к снимаемому буферному комплекту, производится строповка, демонтаж, а затем и снятие буферного комплекта.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 36

Место внедрения – ст. Саратов ВЧД-7 Приволжской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Приволжской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

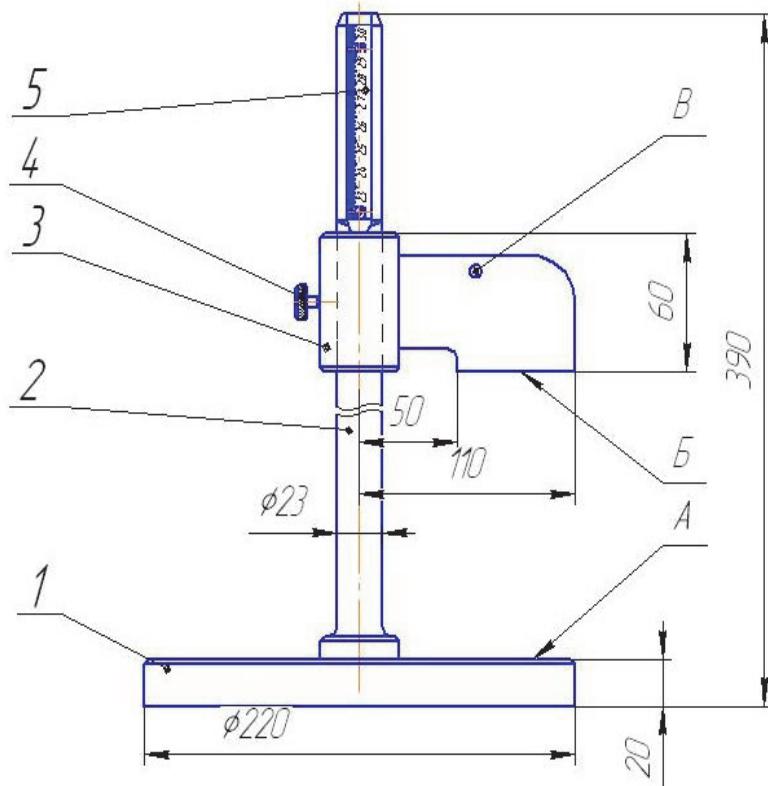
ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАМЕРА ВЫСОТЫ ПРУЖИН РЕССОРНЫХ КОМПЛЕКТОВ ВАГОНОВ ШБИЮ.В2.614.06.00

Приспособление для замера высоты пружин тележек грузовых вагонов изображено на рисунке.

Технические характеристики

Диапазон высот измеряемых пружин, мм	220-300
Диапазон диаметров средней линии пружин, мм	100- 230
Масса приспособления, кг	9,18

Приспособление может устанавливаться как на стационарных горизонтальных площадках специально оборудованных пунктов для подбора пружин на участках ТОР или ПТО, так и на транспортировочных тележках, предназначенных для организации безотцепочной смены элементов рессорных комплектов гружёных вагонов непосредственно на местах производства работ.



1 – основание; 2 – стойка; 3 – упор подвижный; 4 – винт; 5 – шкала;
А – базовая опорная поверхность; Б – рабочая поверхность
подвижного упора; В – место для клейма калибровщика

Разработана и согласована с метрологической службой
дороги методика калибровки приспособления. Защищено
патентом 137612.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 20
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СМЕНЫ ЭЛЕМЕНТОВ РЕССОРНЫХ КОМПЛЕКТОВ ГРУЖЁНЫХ ВАГОНОВ ШБИЮ.В2.614.00.00

Приспособление для смены элементов рессорных комплектов гружёных вагонов предназначено для производства работ по смене внутренних и наружных пружин рессорных комплектов, фрикционных клиньев, фрикционных планок гружёных и порожних грузовых вагонов без отцепки вагона в условиях ПТО.

Приспособление также может быть использовано для выполнения данных работ на ремонтных путях участков текущего отцепочного ремонта с целью создания дополнительных ремонтных позиций, для экипировки поездов специального назначения. Для обеспечения оперативной доставки составных частей приспособления к месту ремонта используются две транспортировочные тележки. При необходимости использования данного приспособления при техническом обслуживании порожних вагонов с тарой до 30 т достаточно использования оборудования, размещенного в одной транспортировочной тележке. На откидной крышке тележки оборудован пост для замера высоты пружин рессорного комплекта непосредственно на месте технического обслуживания вагона. Горизонтальность установки приспособления (1) (рис.2) для замера обеспечивается выдвижной опорой (4) и подвижными опорами (6).

Технические характеристики

Грузоподъёмность домкратов гидравлических, т	30
Суммарная расчётная вертикальная нагрузка на приспособление, кН(т)	387 (38,7)
Максимальная вертикальная нагрузка на насадку обезгружающую, кН (т)	213,5 (21,35)
Допустимый исходный уровень расположения нижней горизонтальной поверхности зева надрессорной балки от уровня балластного слоя, мм:	585- 835
Вес транспортировочной тележки в снаряжённом состоянии, кг	98,3
Вес транспортировочной тележки в порожнем состоянии, кг	25,2
Угол отклонения головки винтовой шарнирной стойки от вертикальной оси, градус	до 8
Диапазон высот измеряемых пружин, мм	220-300
Диапазон диаметров средней линии пружин, мм	100-230

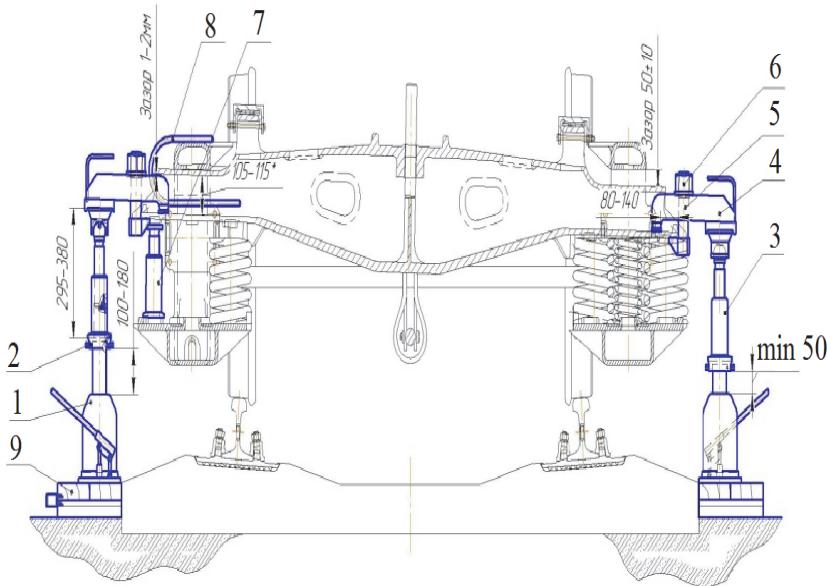


Рис.1. Схема использования приспособления

1 – домкрат гидравлический г/п 30 т; 2 – насадка на шток;
3 – стойка винтовая шарнирная; 4 – насадка обезгружающая;
5 – зацеп винтовой; 6 – гайка М52; 7 – стойка винтовая страховочная;
8 – скоба поддержки фрикционного клина;
9 – настил деревянный 300х300х100мм

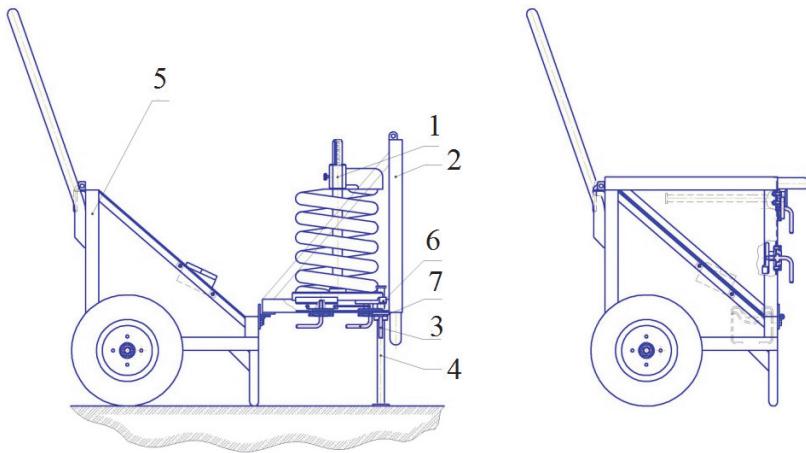


Рис. 2. Тележка для транспортировки оборудования и замера пружин

1 – приспособление для замера пружин; 2 – крышка откидная;
 3 – винт стопорный опоры; 4 – опора выдвижная; 5 – тележка
 транспортировочная; 6 – опоры подвижные (3 шт.);
 7 – винт регулировочный опоры 6

Приспособление обеспечивает безотцепочное проведение замены пружин, фрикционных клиньев, подвижных фрикционных планок рессорных комплектов груженых вагонов.

Обезгруживание противоположной стороны надрессорного бруса (на схеме справа) необходимо для гашения возникающих при подъёме бруса реакций в соединениях бруса и боковой рамы, создающих помехи для полного подъёма надрессорного бруса до смыкания с верхним поясом боковой рамы с обслуживаемой стороны. Защищено патентом 137240.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 145
 Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

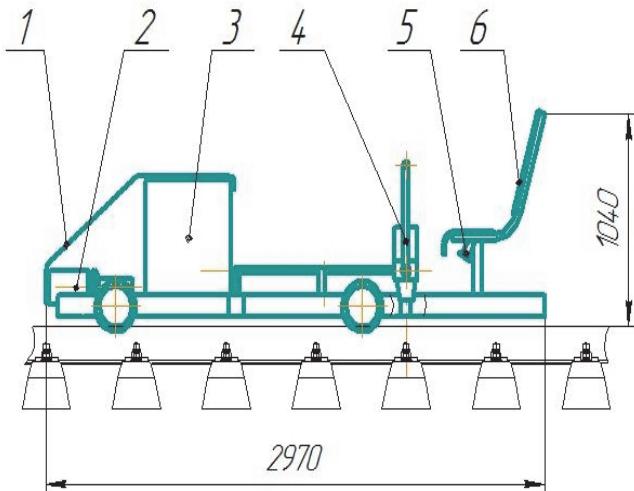
ХОЗЯЙСТВО МЕХАНИЗАЦИИ

ТЕЛЕЖКА-ГАЙКОВЕРТ (166.00.00.000)

Тележка-гайковёрт (ТГС-2) предназначена для разборки резьбовых соединений, скрепляющих рельс и шпалу рельсошпальной решётки на железобетонном основании в стационарных условиях базы ПМС.

Технические характеристики

Тип гайковёрта	BOSCH GDS 30
Номинальная потребляемая мощность, Вт	920
Число оборотов холостого хода, об/мин	1260
Максимальный крутящий момент гайковёрта, Нм	1000
Направление вращения	правое/левое
Диаметр винтов, max	M30
Патрон	1
Скорость тележки, км/час	до 3,6



1 – кожух; 2 – мотор-редуктор; 3 – бензоэлектростанция;
4 – электрогайковерт; 5 – светильник; 6 – сиденье оператора

Тележка-гайковерт состоит из кожуха, мотор-редуктора, бензоэлектростанции, электрогайковерта, светильника, сиденья оператора.

ТГС-2 позволяет механизировать разборку резьбовых скреплений рельсошпальной решётки, повысить производительность труда и улучшить условия работы.

*Объем конструкторской документации, листов формата А 4 – 40
Место внедрения – ПМС-176, ст. Шершни Южно-Уральской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТЕЛЕЖКОЙ-ГАЙКОВЁРТОМ (166.00.00.000)

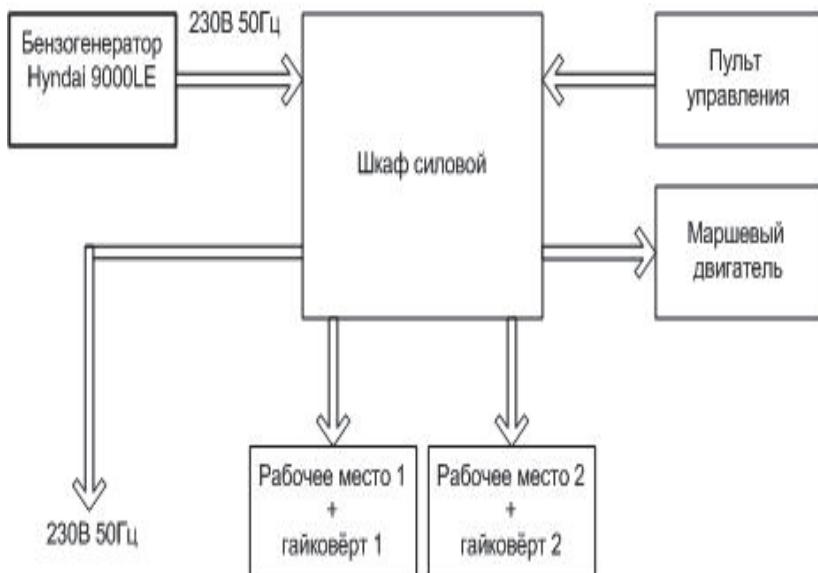
Электронная система управления тележкой-гайковертом предназначена для распределения электроэнергии по потребителям тележки-гайковерта, защиты потребителей от короткого замыкания, управления ходовым двигателем тележки.

Технические характеристики

Мощность бензогенератора	6 кВт
Мощность подключенных гайковертов	2×800 Вт

Структурная схема электронной системы управления тележкой-гайковертом представлена на рисунке и состоит из следующих составных частей: бензогенератор HYNDAI HY9000LE; шкаф силовой; два рабочих места с гайковёртами; пульт управления движением тележки; маршевый (ходовой) двигатель.

Питание тележки-гайковерта универсальное: либо от бензогенератора, размещенного на самой тележке, либо от внешней сети 220 вольт. Все силовые устройства размещены в шкафу силовом. Для движения тележки-гайковёрта использован мотор-редуктор PMP B6 71/2 10,2/PAM 100 (2,2/1000) B14 FD VF мощностью 2,2 кВт.



Управление двигателем для передвижения тележки осуществляется с пульта управления, находящегося рядом с рабочим местом оператора. Рабочие места оборудованы подсветкой рабочих зон в темное время суток.

*Объём конструкторской документации, листов формата А4 – 12
Место внедрения – ПМС-176, ст.Шерини Южно-Уральской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ПЕРВОГО ОБЪЕМА ПЛУГА ЦЕНТРАЛЬНОГО ПЛАНИРОВЩИКА БАЛЛАСТА ПБ-01 (7420.03.00.000)

Технологический процесс определяет порядок выполнения работ по дефектации и восстановлению деталей плуга центрального и гидроцилиндров его привода.

Технологическая документация включает маршрутные карты разборочно-сборочных, диагностических и восстановительных операций по текущему ремонту плуга, приведен перечень применяемого инструмента и оборудования, учтены требования безопасности при выполнении работ. Эскизы выполнены в пространственной форме 3D, с указанием возможных дефектов, зоны замеров и предельных размеров с отклонениями формы поверхностей.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 194
Место внедрения – ПРММ ст. Чулымская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ПЕРВОГО ОБЪЕМА ЩЕТКИ ДЛЯ ОЧИСТКИ СКРЕПЛЕНИЙ ПЛАНИРОВЩИКА БАЛЛАСТА ПБ-01 (7420.02.00.000)

Комплект технологической документации позволяет производить ремонт щеток на существующем оборудовании мастерских.

Технологический процесс «Текущий ремонт первого объема щетки для очистки скреплений планировщика балласта ПБ-01» определяет порядок выполнения работ по дефектации и восстановлению деталей щетки и гидроцилиндров ее привода.

Технологическая документация включает маршрутные карты разборочно-сборочных, диагностических и восстановительных операций по текущему ремонту щеток, приведен перечень применяемого инструмента и оборудования, учтены требования безопасности при выполнении работ.

Эскизы выполнены в пространственной форме 3D, с указанием возможных дефектов, зоны замеров и предельных размеры с отклонениями формы поверхностей.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 87
Место внедрения – ПРММ ст. Чулымская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д.*

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ГИДРОЦИЛИНДРА ПУТЕВОГО МАШИННОГО ГАЙКОВЕРТА (ПМГ) (ДКТБ.0100.00215)

Технологический процесс предназначен для выполнения капитального ремонта одного из узлов путевого машинного гайковерта (ПМГ).

Эскизы к документам технологического процесса выполнены в пространственной форме 3D и позволяют разработать проекты на средний и текущий ремонты.

Технологический процесс содержит маршрутные карты разборочно-сборочных, диагностических, восстановительных и испытательных операций по капитальному ремонту, приведен перечень применяемого инструмента и оборудования.

В результате внедрения технологического процесса повышается культура производства, производительность труда, качество выполнения ремонтно-восстановительных работ гидроцилиндра путевого машинного гайковерта (ПМГ).

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 73
Место внедрения – ПРММ ст. Черепаново Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

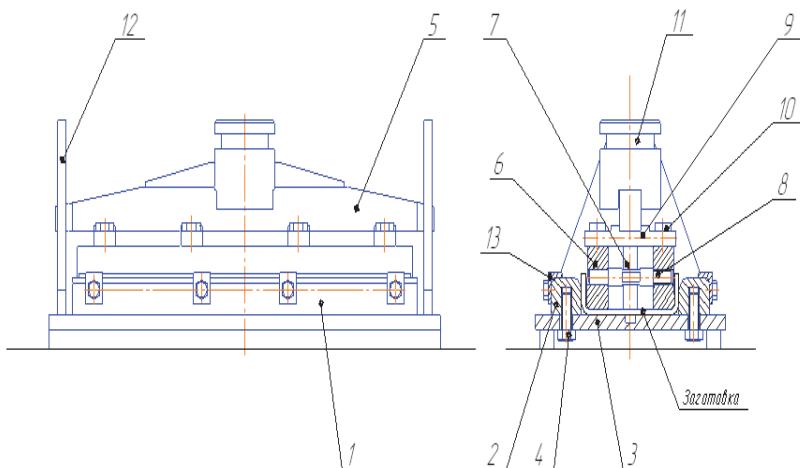
**ШТАМП ДЛЯ ГИБКИ НАЛИЧНИКА
БУКСОВОЙ НАПРАВЛЯЮЩЕЙ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ
МАШИН ТИПА АДМ И МПТ
(14.К.1703.00.000)**

Штамп предназначен для изготовления наличника буксовой направляющей колесной пары машин типа АДМ и МПТ.

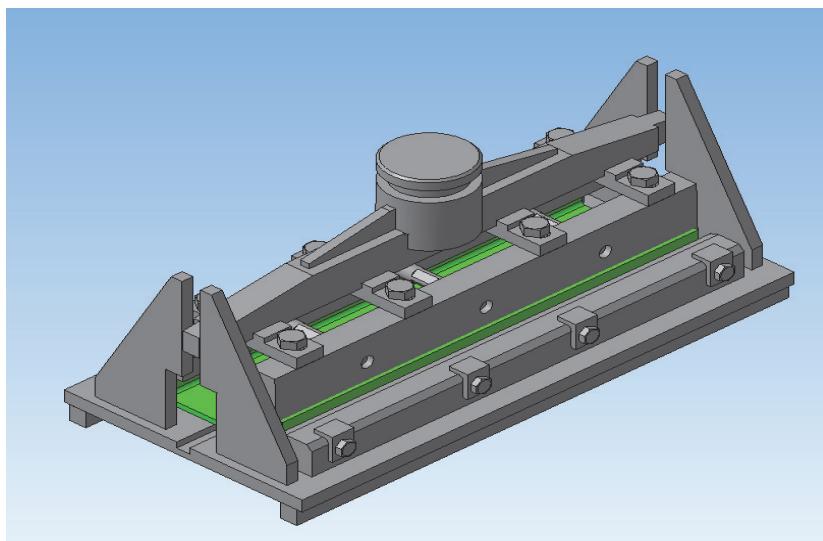
Технические характеристики

Усилие сжатия на пуансоне, кг	500-700
Габаритные размеры, мм:	
длина	455
ширина	220
высота	180
Масса, кг, не более	35

Штамп состоит из матрицы (1), образованной двумя боковинами (2), закрепленными на опорной плите (3) при помощи болтов (4), и пуансона (5), имеющего коробчатую форму, собранную из двух боковых стенок (6) и центрального ребра (7), которые соединены между собой при помощи резьбовых стяжек (8) и закреплены на плите (9) при помощи болтов (10). Плита (9) соединена с хвостовиком (11), который закреплен на штоке используемого пресса. Для обеспечения вертикального перемещения пуансона (5) на опорной плите (3) установлены две направляющие стойки (12). Для установки заготовки симметрично относительно вертикальной оси штампа на боковинах (2) закреплены уголки (13).



1 – матрица; 2 – боковина; 3 – плита опорная; 4 – болты; 5 - пuhanсон;
 6 – стенка боковая; 7 – ребро центральное; 8 – стяжка резьбовая;
 9 – плита; 10 – болты; 11 – хвостовик; 12 – стойка направляющая;
 13 – уголок



Эксплуатация данного штампа допускает его монтаж на любом прессе с диапазоном развивающего усилия сжатия от 500 до 700 кг.

Ранее при отсутствии данного приспособления указанный наличник приобретался у сторонних изготовителей, что затрудняло проведение своевременного технического обслуживания и плановых видов текущего ремонта СПСС на дороге.

Объём конструкторской документации, листов ф. А4 – 44

Место внедрения – ДПМ Свердловской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ХОЗЯЙСТВО ДВИЖЕНИЯ

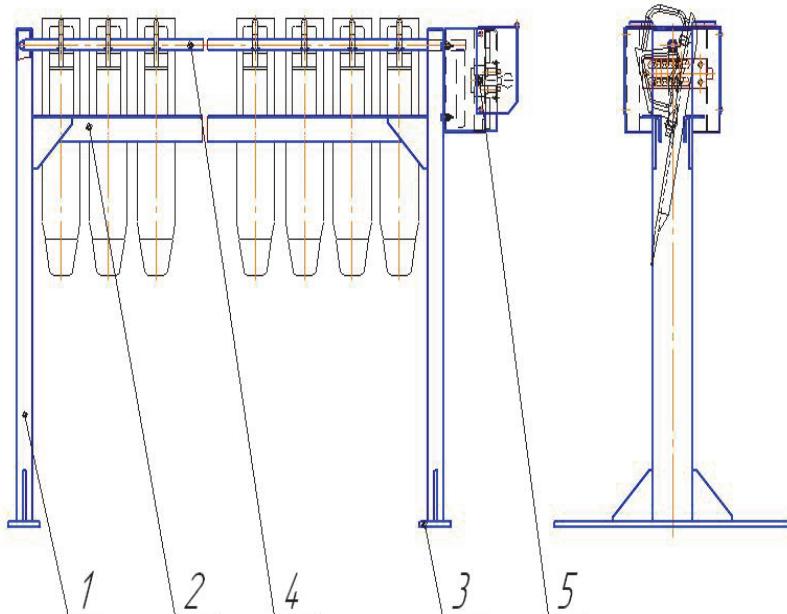
СТЕЛЛАЖ ДЛЯ БАШМАКОВ (А.1760.00.00.000)

Стеллаж предназначен для хранения необходимого запаса тормозных башмаков и устанавливается на станциях в междупутье.

Технические характеристики

Количество башмаков, шт.	10
Масса стеллажа, кг	35
Масса стеллажа с башмаками, кг	105
Габаритные размеры, мм:	
длина	1286
ширина	600
высота	980

Стеллаж представляет собой сборно-сварную конструкцию, содержащую две стойки (1), жестко соединенные связями (2) и приваренные к подошвам (3). Между стойками установлен засов (4), выполненный в виде горизонтальной штанги с конусным наконечником на одном конце и ручкой на другом конце. На одной из стоек закреплено запорное устройство (5), в котором смонтирован унифицированный кодовый замок, защищенный от воздействия атмосферных факторов.



1 – стойка; 2 – связь; 3 – подошва; 4 – засов; 5 - запорное устройство

Для размещения тормозных башмаков на стеллаже необходимо открыть запорное устройство с помощью кодового замка, убрать засов, уложить тормозные башмаки между связями, вставить засов обратно и закрыть запорное устройство.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 57
Место внедрения – ст. Новокузнецк Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ЛОКОМОТИВНОЕ РЕМОНТНОЕ ХОЗЯЙСТВО

ЕМКОСТЬ ДЛЯ СТРУЖКИ ВЫДВИЖНАЯ НА СТАНОК ПО ОБРАБОТКЕ КОЛЁСНЫХ ПАР (Т-75.00.00)

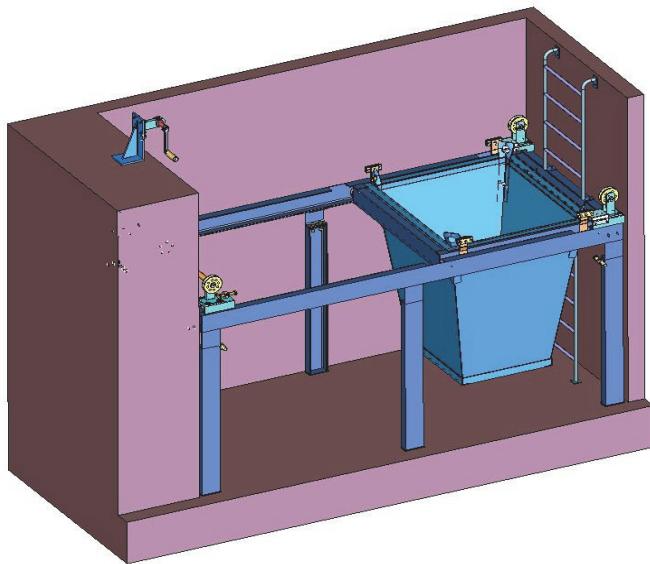
Емкость для стружки выдвижная предназначена для сбора стружки во время обработки колёсных пар.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	2850
ширина	1280
высота	2450
Масса, кг	395

Емкость устанавливается в приямок около станка и представляет собой сборную металлоконструкцию, состоящую из каркаса (рамы), по которому перемещается тележка с баком.



Перемещение тележки по раме происходит с помощью троса, который соединяет тележку с блоками, стоящими по краям рамы. С одной стороны блоки с помощью вала соединены через цепную передачу с ручкой.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 262

Место внедрения – ТЧ Крюково Октябрьской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Октябрьской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

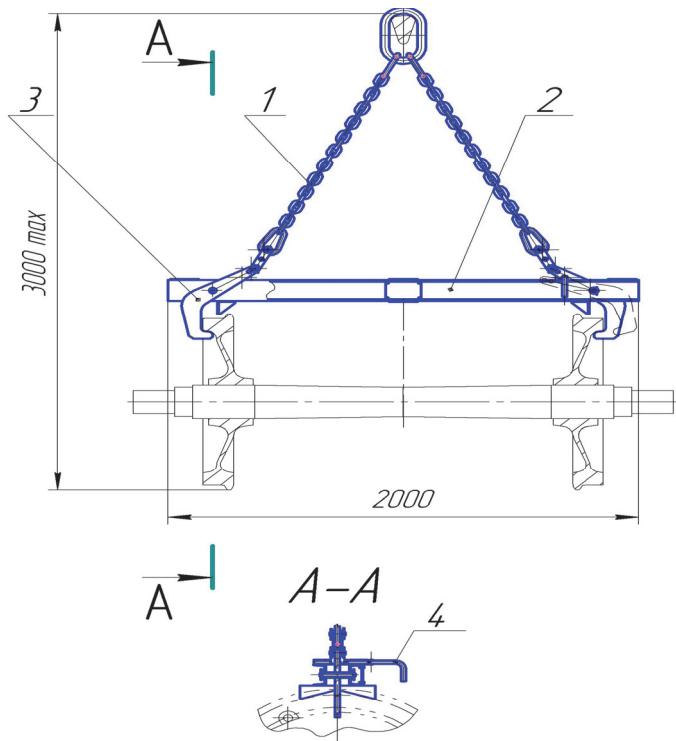
**УНИВЕРСАЛЬНАЯ ТРАВЕРСА ДЛЯ ПОДЪЕМА
КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ И ВАГОНОВ
Q=3,2 Т МИБЕ 1349 00 000 00**

Траверса предназначена для подъема и перемещения колесных пар локомотивов и вагонов при ремонте.

Технические характеристики

Грузоподъемность устройства, кг	3200
Габаритные размеры, мм:	
длина	3000
ширина	320
высота	650
Масса, кг	100

Устройство состоит из следующих частей: каркаса траверсы (2), сваренного из швеллеров; двух захватов (3), соединенных с каркасом при помощи осей; двуххвостевого цепного стропа (1), соединенного одним концом с захватами, другим – с навесным кольцом; двух фиксаторов (4). Перед постановкой траверсы на колесную пару захваты (3) разводятся в стороны (исходное положение) и фиксируются в этом положении фиксаторами (4).



1 – строп; 2 – каркас; 3 – захват; 4 – фиксатор

Далее траверса навешивается на крюк крана и устанавливается на колесную пару, фиксаторы перемещаются в положение, когда захваты освобождаются и при подъеме траверсы происходит их зацепление с колесами колесной пары.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 42

Место внедрения – ТЧР-16 Приволжской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Приволжской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

РЕМОНТ ТОПЛИВНОЙ ФОРСУНКИ ДИЗЕЛЯ Д49 ТЕПЛОВОЗА ТЭП70БС (ДКТБ.02100.00320)

Комплект технологических документов «Ремонт топливной форсунки дизеля Д49 тепловоза ТЭП70БС» определяет порядок выполнения работ по разборке, дефектации и сборке деталей топливной форсунки.

Технологический процесс содержит маршрутные карты с операциями разборки, очистки, дефектации и сборки деталей топливной форсунки. Приведен перечень применяемого инструмента и оборудования.

Подробно описаны: слесарные операции по разборке и сборке топливной форсунки на специальном стенде; внутрищеховые средства транспортирования; технические моющие средства и режимы обработки, применяемые для очистки деталей. Приведены виды износа и дефектов деталей, выявляемых визуально и с применением измерительного инструмента, с указанием размеров и допусков, при которых детали бракуются.

Эскизы к документам технологического процесса выполнены с использованием пространственного моделирования в формате 3D и позволяют перейти к следующим типам ремонта: текущий, средний.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 50
Место внедрения – ТЧР-18 ст. Барнаул Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

РЕМОНТ ШАТУННО-ПОРШНЕВОЙ ГРУППЫ ДИЗЕЛЯ Д49 ТЕПЛОВОЗА ТЭП70БС (ДКТБ.02100.00312)

Технологический процесс «Ремонт шатунно-поршневой группы дизеля Д49» предназначен для проведения ремонта шатунно-поршневой группы в соответствии с руководящими документами, инструкциями и правилами ОАО «РЖД».

Технологический процесс содержит маршрутные карты разборочно-сборочных и диагностических операций, карты эскизов, приведен перечень применяемого инструмента и оборудования. Подробно описаны: слесарные операции по разборке узла шатунно-поршневой группы с применением специального и универсального оборудования и инструмента; технические моющие средства и режимы обработки; применяемые для очистки деталей. Приведены виды износа и дефектов деталей; выявляемых визуально и с применением измерительного инструмента, с указанием размеров и допусков, при которых детали бракуются, а также технические средства для транспортирования исправных деталей на участок сборки. Меры безопасности производства работ соответствуют условиям предприятия.

Эскизы к документам выполнены с использованием пространственного моделирования в формате 3D и позволяют разработать проекты на текущий и средний ремонт.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 79
Место внедрения – ТЧР-18 ст. Барнаул Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

РЕМОНТ БУКСЫ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ ЭЛЕКТРОВОЗА ЭП2К (ДКТБ.01100.00278)

Технологический процесс предназначен для выполнения ремонтно-восстановительных работ буксового узла электровоза ЭП2К.

Эскизы к документам технологического процесса выполнены с использованием пространственного моделирования в формате 3D и позволяют перейти к следующим типам ремонта: средний, текущий.

Комплект документов «Ремонт буксы колесной пары электровоза ЭП2К» определяет порядок выполнения работ по разборке, сборке, дефектации и восстановлению деталей буксового узла.

Технологический процесс содержит маршрутные карты с операциями разборки, сборки, дефектации и восстановления, приведен перечень применяемого инструмента и оборудования.

Комплект технологической документации позволяет производить ремонт на существующем оборудовании ТЧР-8 ст. Барабинск. Меры безопасности производства работ соответствуют условиям предприятия.

В результате внедрения технологического процесса ТЧР-8 производит ремонт в правовом поле нормативных документов, тем самым обеспечивая требуемую производительность труда, качество выполнения ремонтно-восстановительных работ.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 150
Место внедрения – ТЧР- 8 ст. Барабинск Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ ДЕМОНТАЖА ПОВОДКОВ ТЕПЛОВОЗА 2ТЭ25 (448.00.00.000)

Приспособления предназначены для выпрессовки концов валика буксового поводка и поводка ТЭД из клиновидных пазов корпуса буксы и кронштейна ТЭД.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	210
высота	210
ширина	90
Масса, кг	3,5
Диапазон хода винтов, мм	-25...+25

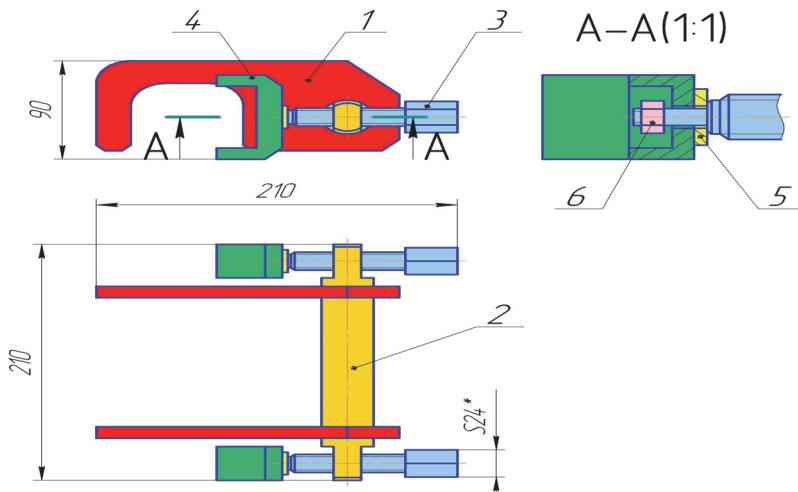


Рис. 1. Приспособление для демонтажа поводков тепловоза 2ТЭ25(чертеж 448.01.00.000)

1 – захват; 2 – ось; 3 – винт; 4 – скоба; 5 – шайба; 6 – гайка

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина (в рабочем состоянии)	340
высота	100
ширина	100
Масса, кг	2,8
Диапазон хода упора, мм	-50...+40

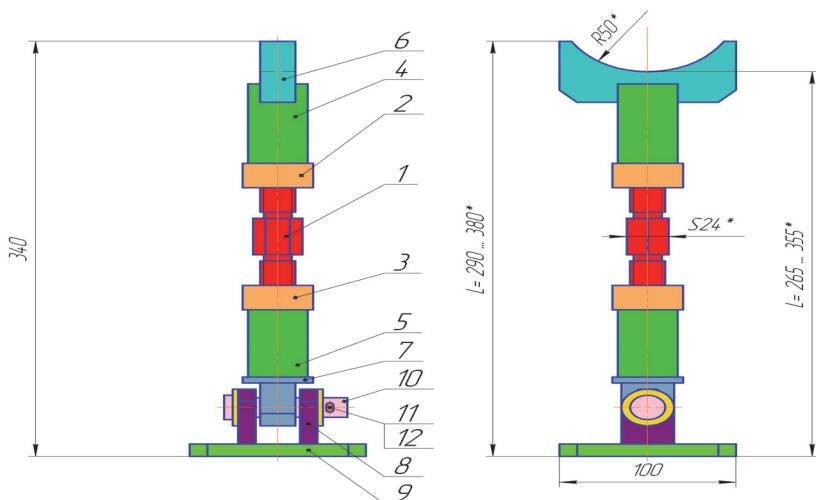


Рис. 2. Приспособление для демонтажа поводков тепловоза 2ТЭ25 (чертеж 448.02.00.000)

1 – талреп; 2, 3 – бонка; 4, 5 – тяга; 6 – упор; 7 – шарнир;
 8 – проушина; 9 – основание; 10 – ось; 11 – шайба;
 12 – шплинт черт. 448.02.00.000

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 25.
 Место внедрения – Тында - Северная, ТЧР-36 Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПРОМЫВКИ И ОПРЕССОВКИ ОХЛАДИТЕЛЯ НАДДУВОЧНОГО ВОЗДУХА ДИЗЕЛЯ Д49 (451.00.00.00)

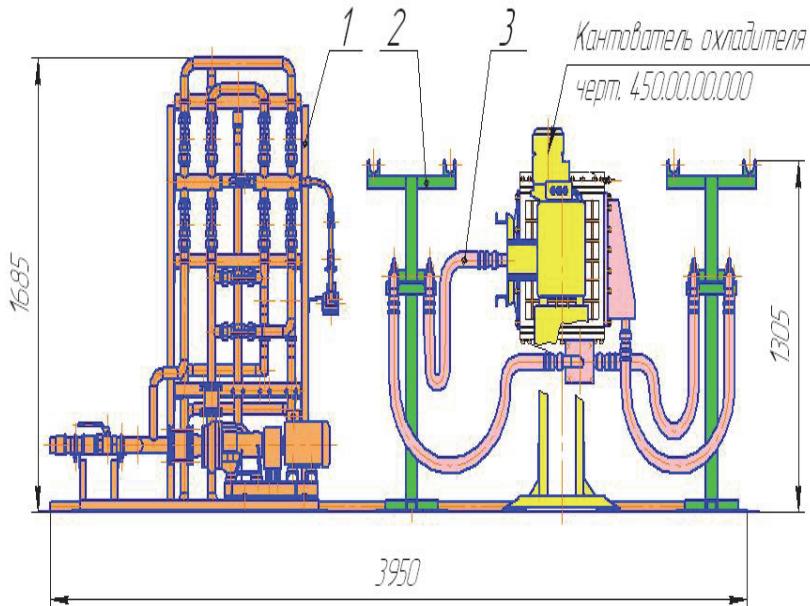
Приспособление предназначено для промывки и опрессовки внутренних полостей (воздушной и водяной) охладителя наддувочного воздуха дизеля Д49.

Приспособление состоит из насосной станции, предназначенной для перекачивания моющего раствора и омывающей воды из баков через стойки рукавов и соединительные рукава во внутренние полости охладителя наддувочного воздуха.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	3950
высота	1685
ширина	600
Подача жидкости, м ³ /ч	8
Напор жидкости, м	18
Род тока питающей сети	переменный, трёхфазный 50 Гц
Напряжение, В	380
Частота вращения электродвигателя, об/мин	2900
Мощность электродвигателя, кВт	1,2
Масса, кг	250



1 – насосная станция; 2 – стойки рукавов; 3 – соединительные рукава

В конструкцию насосной станции входят краны для перекрытия и изменения направления потока жидкостей и краны для подачи воздуха в трубопроводы стенда. Насосная станция и стойки рукавов крепятся к поверхности пола фундаментными болтами.

Баки для моющего раствора и омывающей воды в конструкцию приспособления не входят.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 110
 Место внедрения – ТЧР-36 Тында-Северная Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

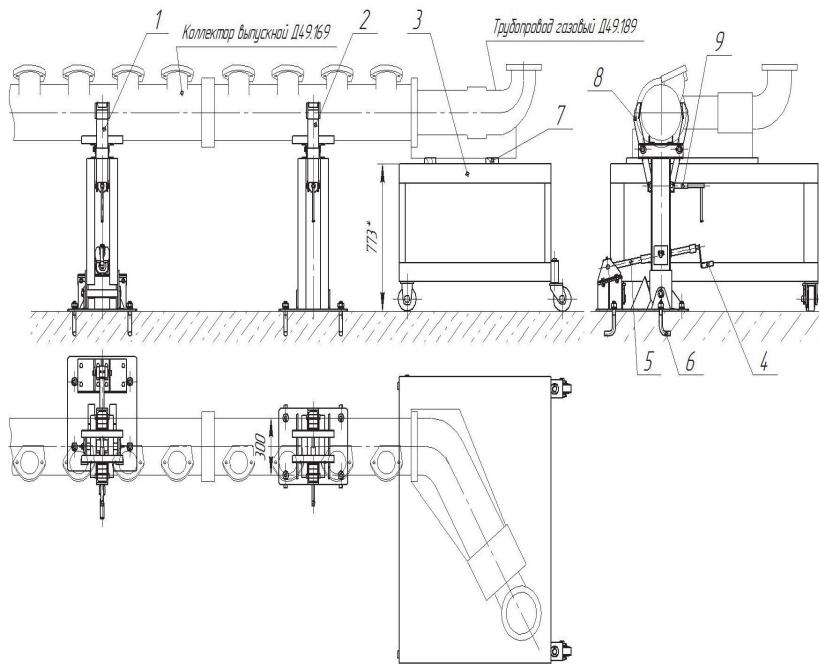
СТЕНД ДЛЯ РЕМОНТА ВЫПУСКНЫХ КОЛЛЕКТОРОВ Д49 (453.00.00.000)

Стенд предназначен для проведения работ по ремонту выпускных коллекторов дизеля Д49 тепловозов ТЭ10М, ТЭМ2, ТЭП70, ТЭ25А: снятие и установка газовых труб, сборка и разборка коллектора.

Технические характеристики

Максимальная масса устанавливаемого груза, кг	800
Масса стенда, кг	363
Габаритные размеры стенда, мм, не более	
длина	4148
ширина	1605
высота	1290

Коллектор устанавливается на стенд грузоподъемным оборудованием. При этом захваты на стойках должны находиться в раздвинутом положении, а отклоняющая стойка – в вертикальном положении. На передвижном столе уложить деревянные подкладки так, чтобы на них опирался газовый трубопровод.



1 – стойка отклоняющая; 2 – стойка; 3 – стол передвижной; 4 – ручка механизма наклона; 5 – винт механизма наклона; 6 – анкерный болт; 7 – подкладка; 8 – захват; 9 – винт механизма захвата

С помощью ручки механизма захвата коллектор фиксируется на стенде. С помощью ручки механизма наклона отклоняется среднее звено выпускного коллектора до упора и производятся необходимые ремонтные работы с коллектором.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 131
 Место внедрения – Тында-Северная ТЧР-36 Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

РАБОЧЕЕ МЕСТО ПО РЕМОНТУ ФИЛЬТРОВ НЕПРЕРЫВНОГО ДЕЙСТВИЯ ЛОКОМОТИВОВ ТЭ10, 2ТЭ25А (471.00.00.000)

Рабочее место предназначено для проведения ремонтных работ (очистка, разборка, промывка внутренней полости, ремонт и замена неисправных частей, сборка) при ремонте фильтров непрерывного действия (ФНД).

Технические характеристики

Габаритные размеры ванны, мм:

длина	2120
ширина	1520

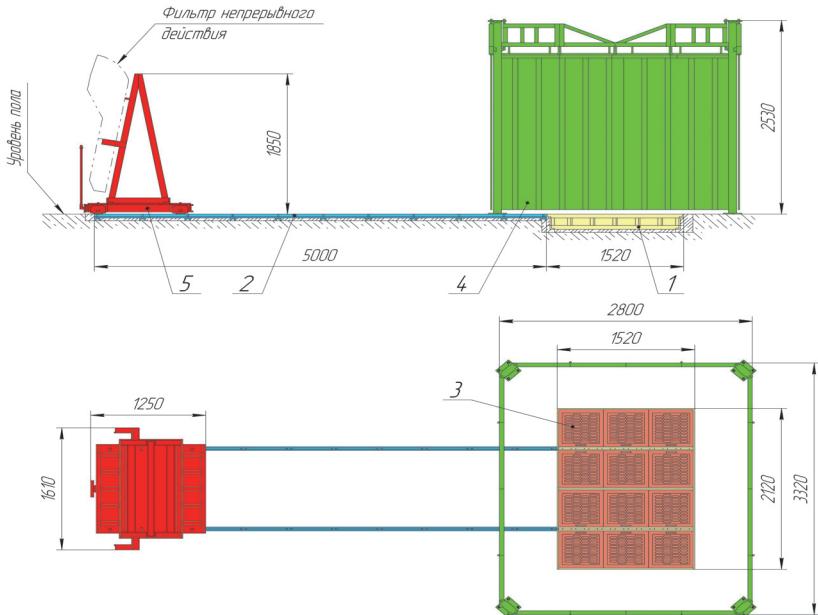
Габаритные размеры ограждения, мм:

длина	3320
высота	2530
ширина	2800

Длина пути, мм

Габаритные размеры тележки, мм:

длина	1610
высота	1850
ширина	1250



1 – ванна; 2 – путь; 3 – решетка; 4 – ограждение; 5 – тележка

Рабочее место состоит из ванны и пути, вмонтированных на участке в уровень пола. Ванна сообщается с канализацией для удаления загрязнений. Путь предназначен для направления движения транспортной тележки. Сверху внутренняя полость ванны закрыта решетками. Ограждение защищает рабочее место от разбрызгивания загрязнений при разборке, обмывке и ремонте ФНД. Транспортная тележка предназначена для подачи ФНД на рабочее место.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 154.
Место внедрения – Тында-Северная ТЧР-36 Дальневосточной ж.д.
Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПОДСТАВКА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ 6 КОЛЕСНО-МОТОРНЫХ БЛОКОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЛАТФОРМЕ (479.00.00.000)

Подставка применяется для перевозки колёсно-моторных блоков на железнодорожной платформе без дополнительных элементов крепления к месту ремонта и обратно.

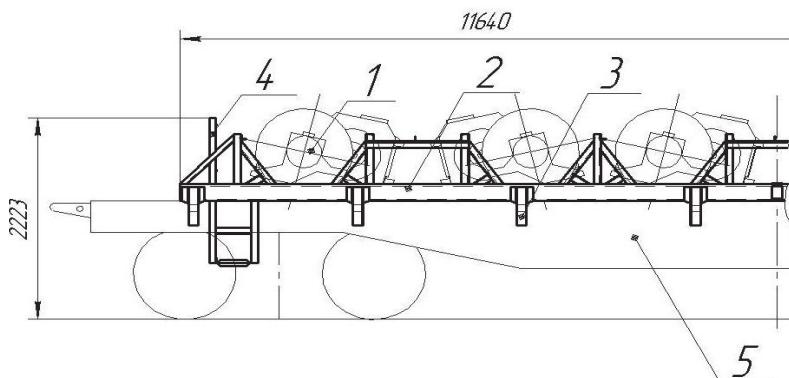
Технические характеристики

Максимальное количество загружаемых КМБ, шт.

6

Габаритные размеры, мм:

длина	11640
ширина	2223
высота	1632



1 – колёсно-моторный блок; 2 – рама подставки; 3 – фиксатор;
4 – подножка; 5 – железнодорожная платформа

Эксплуатация подставки в условиях депо позволит: значительно уменьшить время, затрачиваемое на погрузку и закрепление КМБ; улучшить условия труда при погрузке и выгрузке КМБ.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 24
Место внедрения – Тында-Северная ТЧР-36 Дальневосточной ж.д.
Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ХОЗЯЙСТВО МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

СХЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО ОТКЛЮЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОНАСОСНОГО АГРЕГАТА НМШ 2 НА ВАГОНЕ-РЕЛЬСОСМАЗЫВАТЕЛЕ (595.00.00.000)

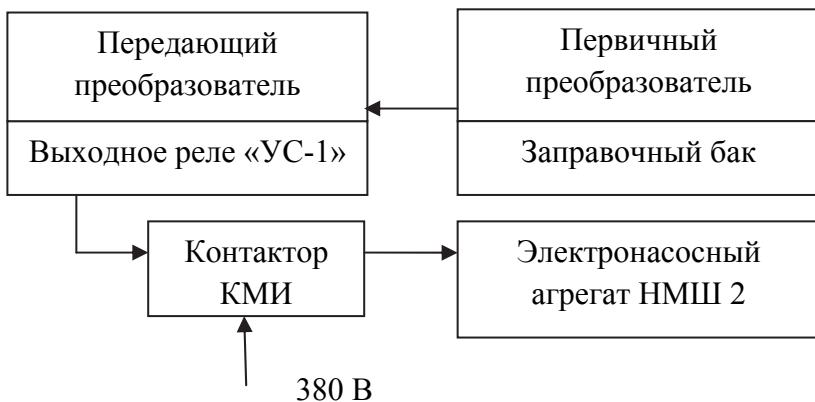
Схема автоматического отключения предназначена для управления работой электронасосного агрегата НМШ2 при заправке смазкой заправочного бака на вагоне-рельсосмазывателе.

Технические характеристики

Напряжение питания НМШ2, В	380
Напряжение выходного сигнала, В	220

Контроль за уровнем смазки в заправочном баке осуществляется датчик-индикатор уровня, состоящий из первичного преобразователя ПП и передающего преобразователя ППР. Загрузка заправочного бака смазкой осуществляется в ручном режиме путем нажатия кнопок на контакторе.

Структурная схема автоматического отключения электронасосного агрегата НМШ 2



При загрузке заправочного бака смазкой на 100 % от первичного преобразователя ПП, установленного на заправочном баке, поступает сигнал на передающий преобразователь ППР, в котором срабатывает реле «УС-1», которое блокирует работу контактора, при этом отключается электронасосный агрегат НМШ 2.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 4
Место внедрения – ТЧМ 32, ст. Челябинск Южно-Уральской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

МОЕЧНАЯ МАШИНА КОЛЕСНЫХ ПАР **(А.1633.00.00.000)**

Машина предназначена для мойки колесных пар в ручном и автоматизированном (циклическом) режимах водным раствором моющего средства при ремонте моторвагонного подвижного состава в объёме ТР-2, ТР-3, СР.

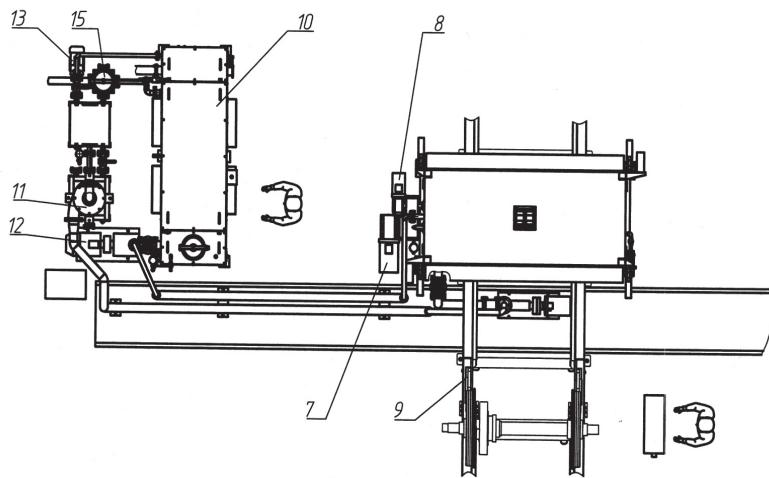
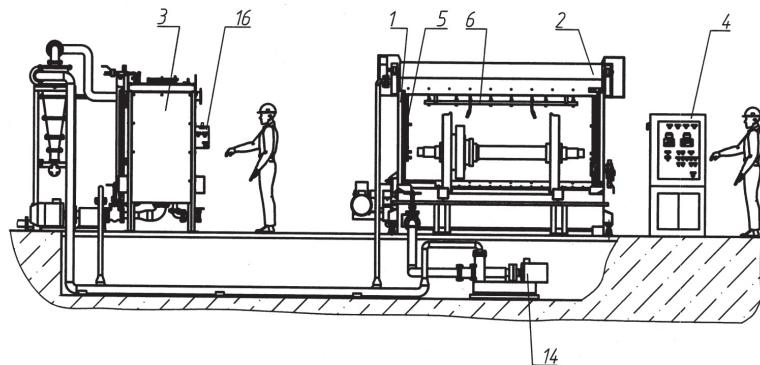
Моечная машина содержит камеру проходного типа с рольворотами, систему водоподготовки и шкаф управления. Внутри камеры размещены соединенные трубопроводами с системой водоподготовки неподвижная рампа и качающаяся рампа, оборудованные форсунками для подачи смеси моющего раствора с воздухом под давлением, направляющие рельсы с роликовым механизмом вращения колесной пары и толкателем (не показаны) для удаления колесной пары из камеры. Снаружи камеры смонтированы: блок подготовки воздуха (не показан); электромеханический привод установленного в камере толкателя колесных пар; совмещенный привод вращения колесной пары и качания рампы. Для подачи колесных пар в моечную машину предусмотрен толкатель, установленный на направляющих повышенного пути.

При подготовке моечной машины к работе заполняют бак моющим раствором и путем подогрева доводят его температуру до 85...90⁰С. Затем подают в моечную камеру колесную пару при помощи толкателя. На панели шкафа управления выбирают режим работы «ручной» или «автоматический».

Технические характеристики

Время обработки колесной пары, мин	10...20
Частота вращения колесной пары, об/мин	2 ... 3
Температура раствора в баке, $^{\circ}\text{C}$	85...90
Напряжение электропитания, В	380
Мощность, кВт	29,6
Объём бака раствора, m^3	3
Производительность, $\text{m}^3/\text{ч}$:	
насос подачи раствора	50
шламовый насос	50
насос откачки раствора	12,5
Габаритные размеры, мм:	
длина	8827
ширина	4171
высота	2654

Система водоподготовки выполнена в модульном исполнении и содержит соединенные трубопроводами бак с паровым подогревом для приготовления раствора, гидроциклон, насос для подачи раствора, шламовый насос, насос для откачивания раствора из камеры и коллектор для сбора шлама с последующим удалением его в канализацию. Управление системой водоподготовки осуществляется с пульта, оснащенного датчиками (уровня, температуры, положения), а также элементами управления и индикации.



1 – камера; 2 – рольворота; 3 – система водоподготовки;
4 – шкаф управления; 5 – неподвижная рампа; 6 – качающаяся рампа;
7 – привод толкателя колесных пар; 8 – привод вращения колесной
пары и качания рампы; 9 – толкатель для подачи колесных пар в
моечную машину; 10 – бак для моющего раствора; 11 – гидроциклон;
12 – насос для подачи моющего раствора; 13 – шламовый насос;
14 – насос для откачивания раствора из камеры; 15 – коллектор

Далее закрывают рольворота камеры, включается привод вращения колесной пары и качания рампы. Одновременно в форсунки рамп подается моющий раствор и воздух под давлением, полученной смесью производится очистка колесной пары. По окончании мойки колесной пары в форсунки подается воздух для ее сушки. Затем открываются рольворота и с помощью толкателя (не показан) производится выкатка колесной пары из камеры.

Внедрение данной моющей машины обеспечивает повышение эксплуатационных характеристик и качества очистки колесных пар.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 1100
Место внедрения – ТЧ-34 ст. Алтайская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д.*

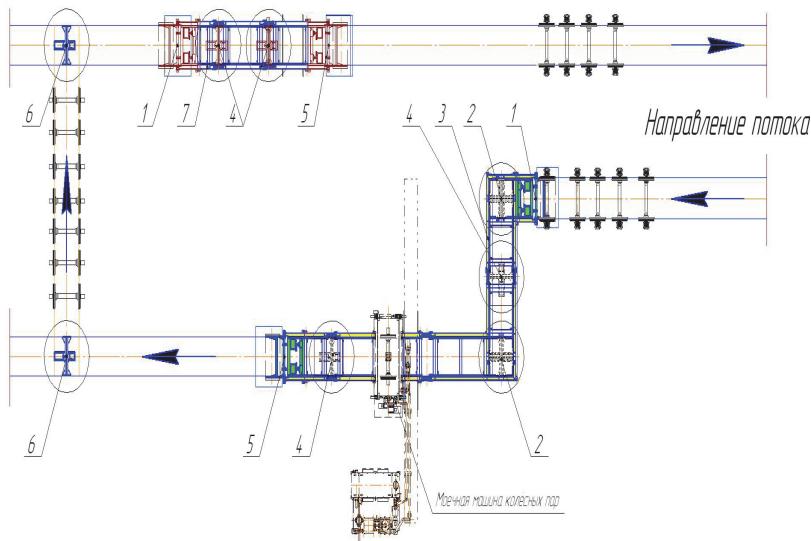
ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ДЛЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР

**(A.1638.00.00.000; A.1639.00.00.000; A.1640.00.000;
A.1642.00.000 A.1640.00.000; A.1644.00.000; A.1651.00.000)**

Система предназначена для перемещения колесных пар моторвагонного подвижного состава при их ремонте видом ТР-2, ТР-3, СР и является составной частью технологического оборудования цеха ремонта колесных пар.

Технические характеристики

Ширина колеи, мм	1520
Грузоподъемность подъёмника/опускателя колесных пар	2500-4000
Грузоподъемность установки разворота колесных пар на 90° , кг	4000
Длина первого повышенного пути, м	19
Грузоподъемность установки разворота колесных пар на 180° , кг	4000
Длина второго повышенного пути, м	7



- 1 – подъёмник колесных пар; 2 – установка разворота колесных пар на 90° ;
 3 – первый повышенный путь; 4 – установка разворота колесных пар на 180° ;
 5 – опускатель; 6 – разворотник накопителя колесных пар;
 7 – второй повышенный путь

Транспортная система содержит комплекс последовательно расположенных механизмов для перемещения колесных пар, обеспечивающих выполнение определенных технологических операций на каждой из позиций. В состав транспортной системы входят: два подъёмника (1) колесных пар; две установки (2) разворота колесных пар на 90° ; первый повышенный путь (3) с толкателями (не обозначены); четыре установки (4) разворота колесных пар на 180° ; два опускателя (5) колёсных пар, отличающихся от подъемника конструкцией захвата; два разворотника (6) колесных пар накопителя, второй повышенный путь (7) с толкателями (не обозначены).

Поступающие на транспортную систему колесные пары подъемником (1) устанавливаются на первый повышенный путь (3), оборудованный толкателями, устройствами для демонтажа буксового узла (не показаны) и моечной машиной. Направление перемещения колесных пар по технологическим позициям изменяется при помощи установок (2 и 4) разворота колесных пар на 90° и 180° соответственно. Затем колесная пара снимается с повышенного пути опускателем (5) и перемещается далее, меняя направление перемещения при помощи разворотников (6) накопителя колесных пар. После этого колесная пара подъемником (1) устанавливается на второй повышенный путь (7), оборудованный толкателями и устройствами для монтажа буксового узла (не показаны). Затем колесная пара снимается с повышенного пути (7) опускателем (5) и перемещается далее.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 1646
Место внедрения – ТЧ-34 ст. Алтайская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

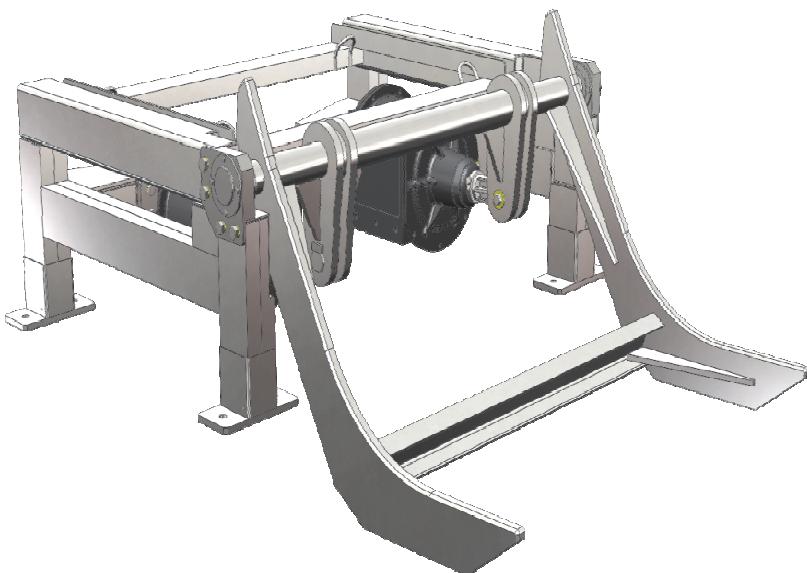
ПОДЪЕМНИК КОЛЕСНЫХ ПАР (А.1644.00.000)

Подъемник предназначен для использования в составе транспортной системы перемещения колесных пар, а именно, для подъема колесных пар на повышенный путь. Особенностью подъемника является унифицированная конструкция, позволяющая использовать его в качестве опускателя колесных пар для той же транспортной системы, изменив конструкцию вильчатого кантователя. парой, перемещая ее на повышенный путь.

Подъемник колесных пар содержит раму, на которой закреплена ось с вильчатым кантователем. С осью посредством тяг соединены штоки двух силовых цилиндров.

Технические характеристики

Ширина колеи, мм	1520
Высота подъема, мм	650
Давление в пневматической системе, МПа (кг/см ²)	0,6 (6)
Ход штока цилиндра 188Б, мм	240
Количество пневмоцилиндров, шт	2
Время для выполнения рабочего хода, с	5
Усилие на рычагах пневмоцилиндров,	7960-11940
Общая грузоподъемность, кг	2500-4000
Масса, кг	1033
Габаритные размеры, мм:	
длина	2401
ширина	2024
высота	978



Для подъема на повышенный путь транспортной системы колесную пару накатывают на вильчатый кантователь подъемника. Затем включают подачу воздуха в пневмоцилиндры, их штоки поворачивают ось, на которой закреплен вильчатый кантователь. Последний поднимается вместе с установленной на нем колесной парой, перемещая ее на повышенный путь.

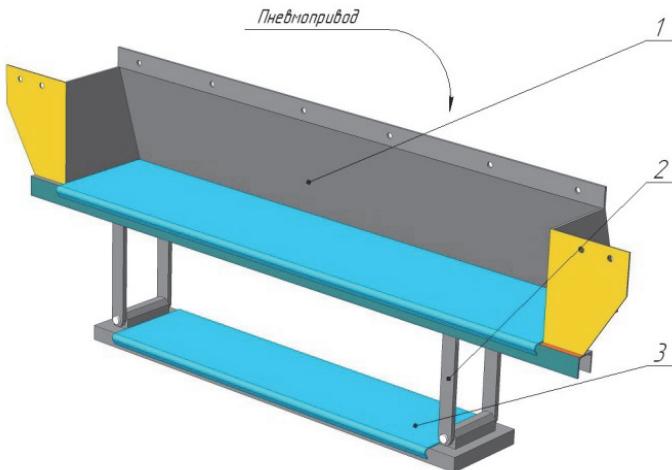
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 164
Место внедрения – ТЧ-34 ст. Алтайская Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПОДНОЖКА С ПОДВЕСНОЙ СТУПЕНЬЮ НА ПНЕВМОПРИВОДЕ ШБИЮ.Т2.169.00.00

Подножка с подвесной ступенью на пневмоприводе (далее – подножка) ШБИЮ.Т2.169.00.00 предназначена для облегчения схода/захода пассажиров в электричку при остановке ее в местах не оборудованных перроном.

Технические характеристики

Проступь, мм	218
Высота подступенка, мм	246



1 – подножка; 2 – серьги; 3 – подвесная ступень
(пневмопривод скрыт за подступенком подножки)

Основные особенности подножки: пневматический привод с управлением из кабины машиниста; установка подножки происходит на место штатной нижней ступени электрички; в сложенном состоянии сохраняется общий экстерьер электрички со ступенями, на которые не установлена подвесная ступень; на приводе используется штатный пневмоцилиндр закрывания/открывания дверей электрички.

Объём конструкторской документации, листов А4 – 78

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ ПО ИСПРАВЛЕНИЮ КОММЕРЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ВАГОНОВ С ЛЕСОМАТЕРИАЛАМИ (ДКТБ.02000.00287)

Технология предназначена для производства работ по исправлению коммерческих неисправностей путем частичной или полной перегрузки вагонов.

Технологическая инструкция содержит схемы строповки лесоматериалов, схемы размещения грузов в вагонах и механизации погрузочно-разгрузочных работ, порядок производства работ, техническую характеристику грузоподъемных механизмов и грузозахватных приспособлений.

Описаны способы производства работ по устранению коммерческих неисправностей – выгрузка и переформирование «шапки» груза на площадке, устранение перекоса и излома стоек, полный перегруз вагона.

Внедрение данной технологической инструкции позволяет обеспечить производство работ в соответствии с отраслевыми инструкциями и правилами.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 49
Место внедрения – МЧ-4 ст. Барнаул Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ ПО ИСПРАВЛЕНИЮ КОММЕРЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ПОЛУВАГОНОВ С УГЛЕМ (ДКТБ.02000.00298)

Технология предназначена для производства работ с углем, а именно, выгрузки его на площадку или перегруз из неисправного вагона в исправный.

Технологическая инструкция содержит схему и технические характеристики угольного склада, средства механизации и используемый инструмент. Описаны требования к мерам безопасности, даны рекомендации по используемой спецодежде и средствам защиты. Приведен состав комплексной бригады и порядок выполняемых этой бригадой работ.

Внедрение технологической инструкции позволяет точнее скоординировать взаимодействие между мастером и членами комплексной бригады, обеспечить их работу в соответствии с отраслевыми инструкциями и правилами.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 28

Место внедрения – угольный склад ст. Алтайская

Западно-Сибирской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ БАЗЫ ТОПЛИВА (ДКТБ.02000.00303)

Технологический процесс предназначен для определения порядка взаимодействия базы топлива со структурными подразделениями железной дороги и сторонними организациями.

Документация включает схему размещения объектов и оборудования базы топлива, порядок производства работ,

выполняемых персоналом базы, техническую характеристику погрузочно-разгрузочных фронтов.

Учитывая опасность производства работ, особое внимание в технологическом процессе удалено требованиям безопасности работ, экологической безопасности, а также предупреждению и ликвидации аварийных ситуаций. Подробно описан порядок локализации и ликвидации аварийных ситуаций разных уровней.

Описаны основные операции, выполняемые на базе топлива – организация приема нефтепродуктов, организация отпуска нефтепродуктов, учет нефтепродуктов при хранении.

Внедрение технологического процесса позволяет рационально организовать работу персонала базы топлива, а также обеспечить сохранность грузов и вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных работ и охрану объектов на базе топлива.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 121
Место внедрения – ст. Новосибирск-Главный Западно-Сибирской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ДИРЕКЦИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

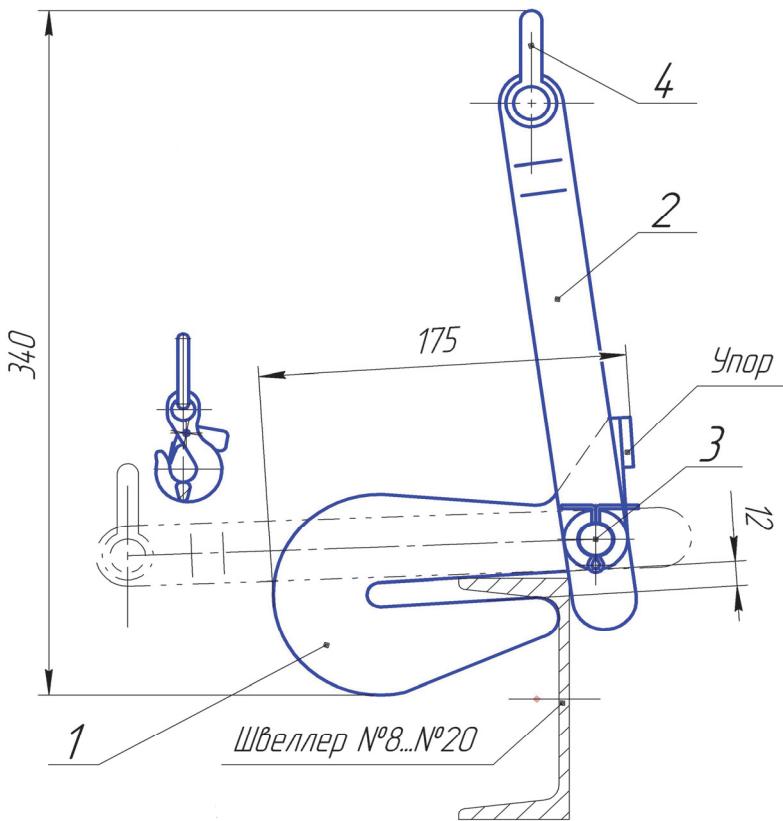
ЗАХВАТ ДЛЯ ПОДЪЁМА ШВЕЛЛЕРОВ Q=120 КГ

Предлагается захват для подъёма и перемещения швеллеров.

Технические характеристики

Грузоподъемность (одного захвата), кг	120
Габариты, мм:	
длина	175
толщина	50
высота	340
Масса, кг	1

Захват имеет форму скобы (1) с шарнирно закрепленной тягой (2). Для навешивания на крюк стропа имеется омегообразная скоба (4). Захват навешивается на строп СК, фиксация груза осуществляется путем поворота тяги (2) вокруг оси (3).



1 – скоба с упором; 2 – тяга; 3 – ось; 4 – омегообразная скоба

При использовании строп 2СК возможен одновременный подъём двух швейлеров.

Объём конструкторской документации, листов формата А4 – 16
Место внедрения – СДМТО ГМС Приволжской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Приволжской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ДИРЕКЦИЯ АВАРИЙНО- ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ

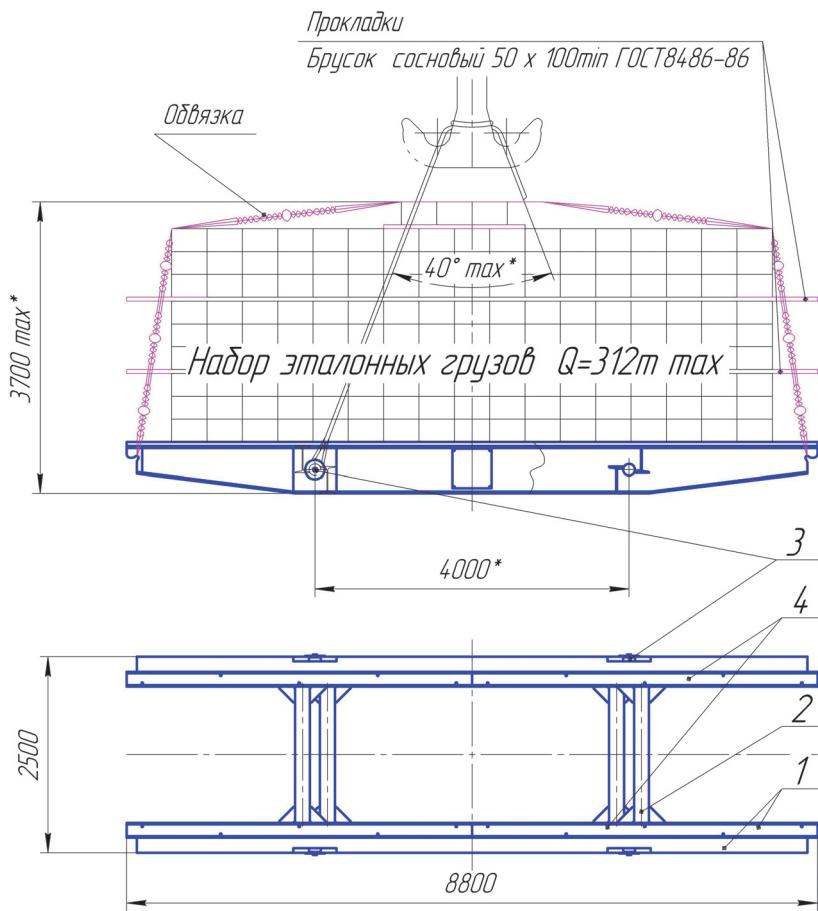
ПОДДОН ПОД КОНТРОЛЬНЫЕ ГРУЗЫ Q=312Т МИБЕ 1354 00 000 00

Поддон предназначен для размещения и закрепления контрольных грузов весопроверочных вагонов при статических и динамических испытаниях грузоподъемных кранов.

Технические характеристики

Грузоподъёмность, т	312
Вес поддона, т	5
Габаритные размеры, мм:	
длина	8800
ширина	650
высота	2500

Поддон представляет собой металлоконструкцию, сваренную из хребтовой балки и боковин усиленной универсальной железнодорожной платформы (двуутавр № 60).



1 – балки продольные; 2 – балки поперечные;
3 – грузовая ось (цапфа); 4 – деревянные подкладки

К продольным балкам (1) приварены грузовые оси цапфы (3). Продольные балки связаны между собой поперечными балками (2). К продольным балкам крепятся деревянные подкладки (4). Поддон нагружается контрольными грузами весоповерочных вагонов ($Q=2\text{т}$).

Через каждые три ряда грузов устанавливаются деревянные прокладки. Контрольные грузы закрепляются двумя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в 8 нитей каждая. Проволочное крепление туго натягивается путём скручивания ломиком.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 31

Место внедрения – (ДАВС) ст. Саратов-2 Приволжской ж. д.

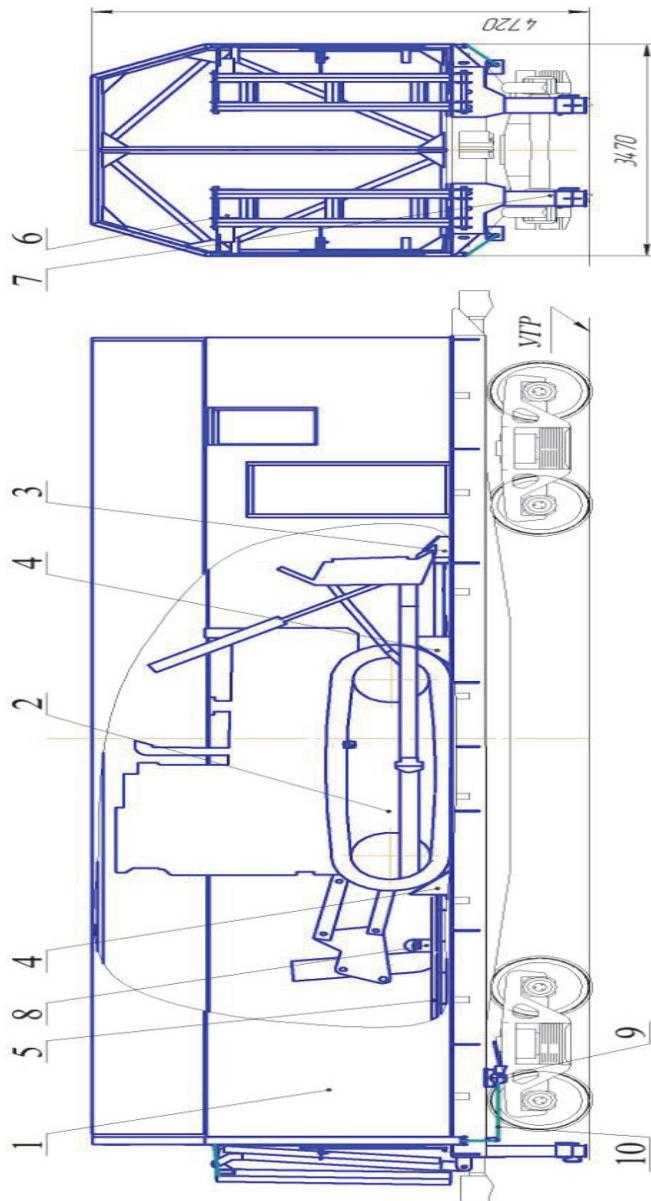
Разработчик – ДКТБ Приволжской ж. д. – филиала ОАО «РЖД»

ВАГОН-ГАРАЖ БУЛЬДОЗЕРА С РЫХЛИТЕЛЕМ Т-170 НА МОДЕРНИЗИРОВАННОЙ ПЛАТФОРМЕ МОДЕЛИ 13-4012 (776.00.00.000)

К перевозке предъявляется бульдозерно-рыхлительный агрегат Т-170 Б2Р2 с обуженным в железнодорожный габарит отвалом.

Технические характеристики

Масса трактора эксплуатационная с навесным оборудованием, кг	17000
Колея трактора, мм	1880
База трактора, мм	2880
Габаритные размеры, мм:	
длина	6760
ширина	3310
высота	3250
Полезная длина гаража, мм	13400



1 – вагон-гараж на платформе модели 13-4012 с металлическим полом; 2 – бульдозер с рыхлителем;
 3 – упор траков; 4 – упор отвала; 5 – отбойник; 6 – аппараты; 7 – вставка с вкладышем; 8 – стойка
 рыхлителя; 9 – ручная лебедка; 10 – стальной канат

Погрузка и выгрузка осуществляется своим ходом по торцевым погрузочным аппаратам. Вставка с вкладышем опирается на рельс.

В вагоне-гараже Т-170 Б2Р2 разместить так, чтобы каждая гусеница упиралась в поперечные упоры траков симметрично относительно продольной плоскости. Крепление навесного оборудования от смещения и разворота выполняется двумя упорами под отвал и фиксатором для рыхлителя. От поперечного смещения на платформе трактор гусеницами упирается в отбойники из углового проката, которые также служат направляющими при передвижении трактора при его погрузке-выгрузке. В транспортном положении вкладыши вставок демонтировать. После закрытия ворот аппараты поднимаются ручной лебедкой со стальным тросом и фиксируются. В вагоне-гараже выполнено освещение с установкой накладных светильников. Степени негабаритности Н-2210.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 157

Место внедрения – ДАВС Южно-Уральской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

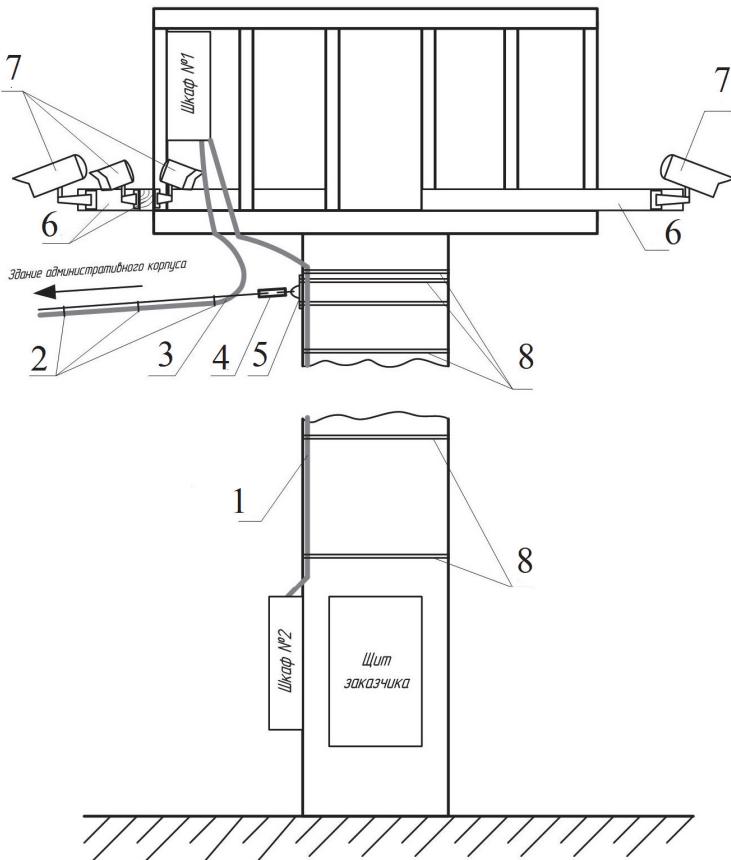
СИСТЕМА ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ НА БАЗЕ ДИСЛОКАЦИИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА СТАНЦИИ ЧЕЛЯБИНСК (591.00.00.000)

Система предназначена для сбора, обработки, отображения и хранения видеинформации от телевизионных камер, расположенных на территории базы дислокации восстановительного поезда ст. Челябинск.

Технические характеристики

Напряжение питания аппаратуры, В	~ 220
Диапазон температур окружающей среды, °С	-40+45
Суммарная мощность системы, Вт	800
Разрешение изображения IP-камер, px	920x1080 (Full HD)
Количество камер, шт.	7
Углы обзора видеокамер, градус	60-100

В системе применяются цифровые IP-видеокамеры, формирующие цветное изображение. Видеокамеры устанавливаются в термокожухах на траверсе корзины опоры освещения и служат для наблюдения за следующими объектами: вагонами, расположенными на путях аварийно-восстановительного поезда; вагонами и складом ГСМ; территорией и воротами для грузового транспорта аварийно-восстановительного поезда; центральными воротами для автотранспорта.



1 – кабель; 2 – ремешок кабельный CSB; 3 – кабель связи с видеосервером на стальном тросе; 4 – талреп; 5 – крюк монтажный; 6 – деревянная траверса; 7 – видеокамера; 8 – лента бандажная

Сигнал с видеокамер передается по кабелю UTP-5 на 8 портовый коммутатор, установленный в шкафу №1 на опоре освещения.

Далее цифровой сигнал поступает на коммутатор, установленный в помещении административного корпуса восстановительного поезда.

На этот же коммутатор приходит сигнал с камеры, установленной на крыше этого здания. С коммутатора информация поступает по LAN интерфейсу на видеосервер, на базе ПЭВМ.

События с видеокамер (7) записываются на жесткие диски видеосервера, где архив хранится не менее месяца.

Изображение с видеокамер отображается на мониторе, установленном на столе начальника ВП.

Круглосуточная работа системы при любых погодных условиях (любой освещённости) обеспечивается с помощью штатных светильников, установленных на территории восстановительного поезда.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 23
Разработчик – ДКТБ Южно-Уральской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ВАГОНОРЕМОНТНОЕ ХОЗЯЙСТВО

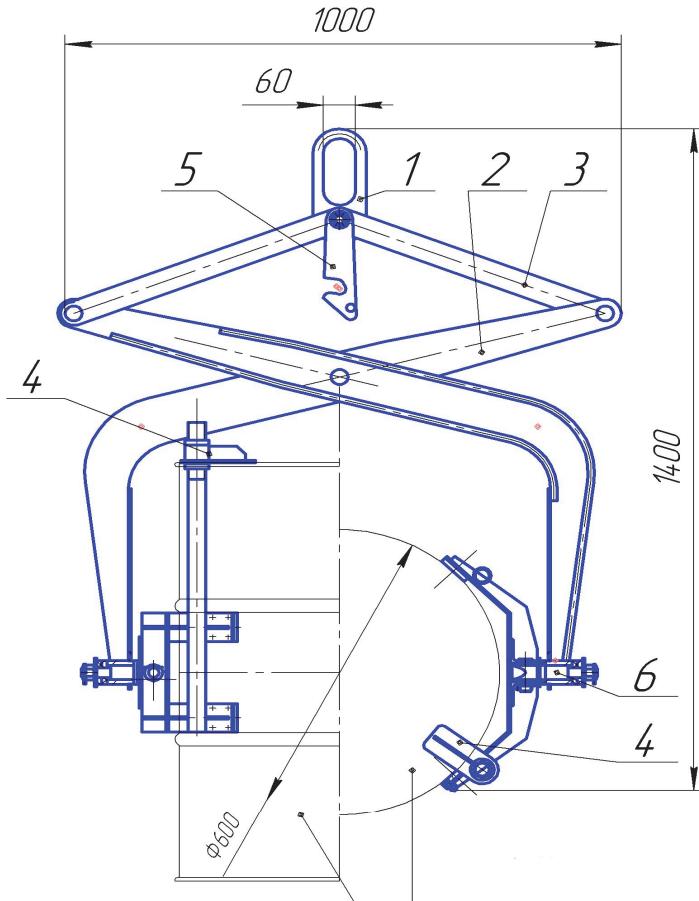
ЗАХВАТ ДЛЯ ПОДЪЁМА И ПОВОРОТА БОЧЕК (МИБЕ 1335 00 000 00)

Предлагается захват для подъема обычных бочек диаметром 600 мм в вертикальном положении, с возможностью легкого поворота её вокруг горизонтальной оси.

Технические характеристики

Грузоподъёмность, кг	350
Вес захвата, кг	50
Габаритные размеры поднимаемых бочек, мм	300x900 max

Захват состоит из следующих основных частей: держателя (1), с помощью которого захват навешивается на крюк крана; рычагов (2) и тяги (3), соединенных между собой и с держателем шарнирно осями; ограничителя (4), ограничивающего высоту опускания захвата на бочку; крючка (5), позволяющего фиксировать захват в раскрытом положении; горизонтальной оси вращения (6), вокруг которой осуществляется поворот бочки.



Вертикальное положение доски

Горизонтальное положение доски

1 – держатель; 2 – рычаг; 3 – тяга; 4 – ограничитель;
5 – крючок; 6 – ось

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 52

Место внедрения – ст. Саратов ВЧД-7 Приволжской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Приволжской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ГРУЗОЗАХВАТНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ КОРПУСОВ БУКС ШБИЮ.В2.647.00.00

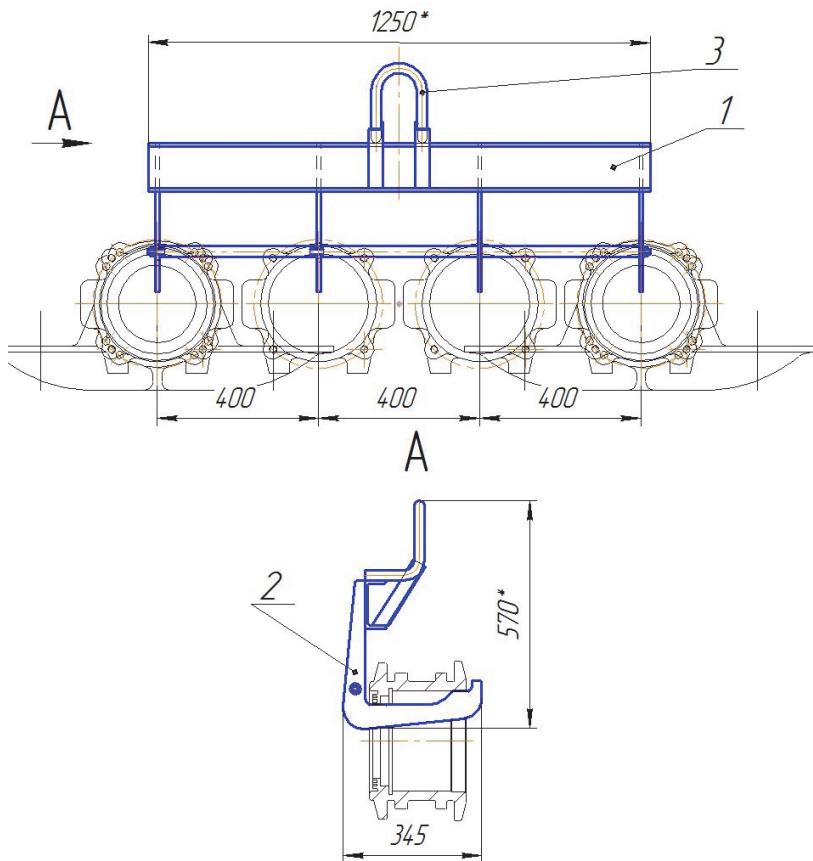
Грузоподъемное приспособление предназначено для транспортировки сразу четырех корпусов букс.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	1250
ширина	345
высота	570

Корпуса букс выставляют на столе в ряд, подводят приспособление и одним движением захватывают. Приспособление состоит из траверсы-швейлера (1), к которой приварены четыре крюка (2) и петля (3) для захвата приспособления грузовым крюком.



1 – траверса-швеллер; 2 – крюк; 3 – петля

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 26
Место внедрения – ВЧДР Чита Забайкальской ж.д.

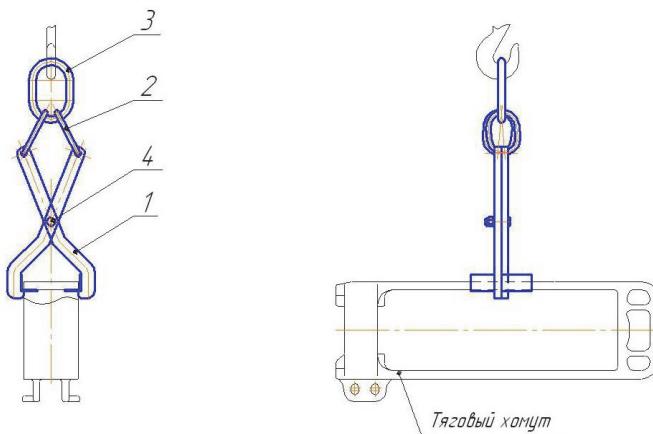
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ГРУЗОЗАХВАТНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ТЯГОВОГО ХОМУТА С ПОГЛОЩАЮЩИМ АППАРАТОМ ШБИЮ.В2.676.00.00

Грузозахватное приспособление (захват) для транспортирования тягового хомута с поглощающим аппаратом предназначено для подъема и транспортирования тягового хомута. Захват предназначен к эксплуатации в закрытом помещении.

Технические характеристики

Грузоподъемность, т	0,5
Интервал захвата, мм	160
Вес, кг	9,6



1 – рычаг; 2 – звено; 3 – звено; 4 – ось

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 18
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

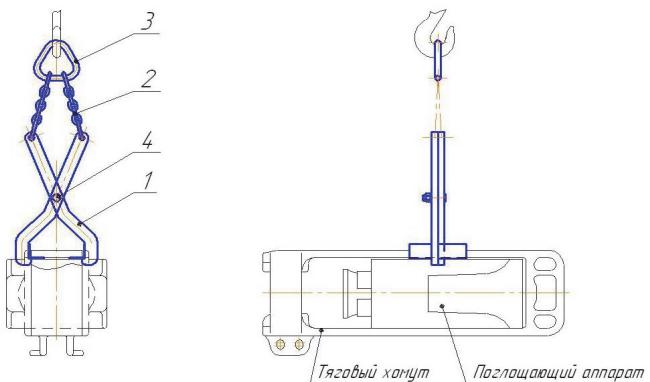
ГРУЗОЗАХВАТНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ТЯГОВОГО ХОМУТА С ПОГЛОЩАЮЩИМ АППАРАТОМ

ШБИЮ.В2.676.00.00

Грузозахватное приспособление (захват) для транспортирования тягового хомута с поглощающим аппаратом предназначено для подъема и транспортирования тягового хомута с поглощающим аппаратом. Захват предназначен к эксплуатации в закрытом помещении.

Технические характеристики

Грузоподъемность, т	0,5
Интервал захвата, мм	160
Вес, кг	9,1



1 – рычаг; 2 – цепная ветвь; 3 – звено; 4 – ось

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 18
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ГРУЗОЗАХВАТНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ КОРПУСОВ АВТОСЦЕПКИ ШБИЮ.В2.666.00

Грузозахватное приспособление предназначено для захвата корпуса автосцепки крюком через отверстие под клин тягового хомута, и транспортировка его вертикально головкой вниз

Технические характеристики

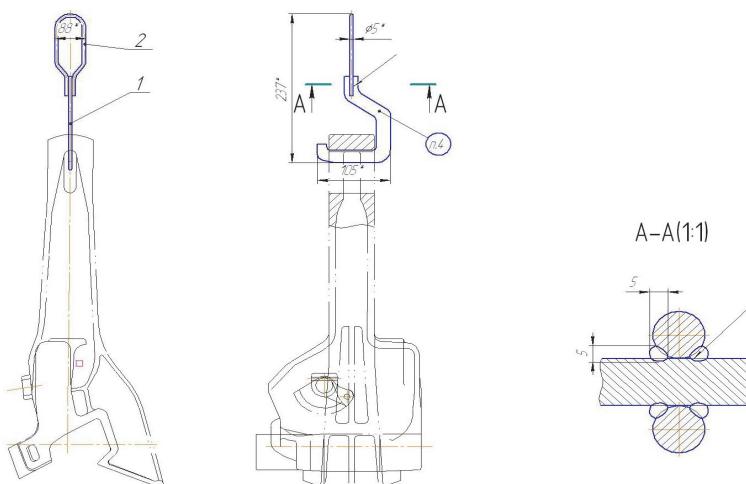
Грузоподъемность, Н (кг) 2000 Н(200 кг)

Габаритные размеры, мм:

длина 210

ширина 88

высота 474



Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 28
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

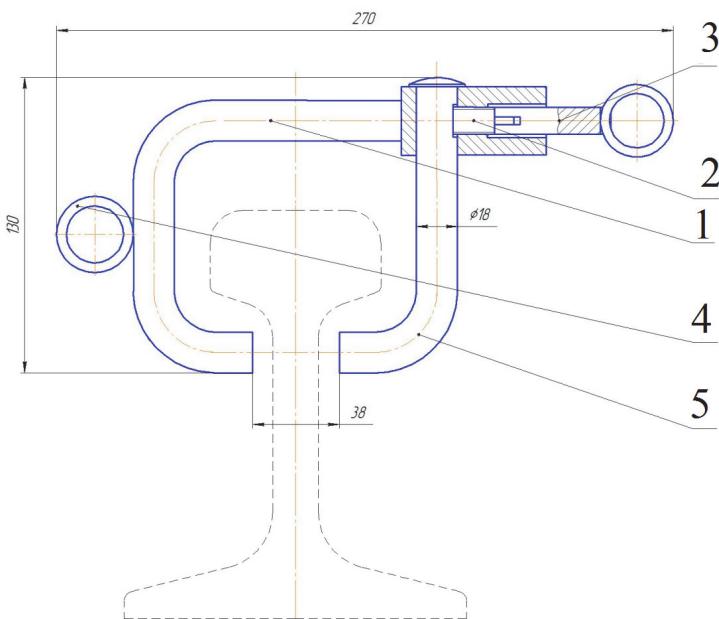
ЗАМОК ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ БАШМАКА НА РЕЛЬС ШБИЮ.В2.691.0.0.00

Замок предназначен для закрепления башмака на рельс против хищения.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	270
ширина	30
высота	130



1 – замок; 2 – винт; 3 – ключ; 4 – кольцо; 5 – подвижная скоба

Замок вставляют под ручку башмака, для этого подвижную скобу (5) поворачивают на 90°, надевают замок (1) на рельс и поворачивают подвижную скобу в исходное положение. Ключом (3) завинчивают винт (2) до упора в лыску на подвижной скобе. Ключ убирают. Снять башмак с рельса невозможно. Для удобства переноса замков на проволоке на замке имеется кольцо (4).

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 18
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

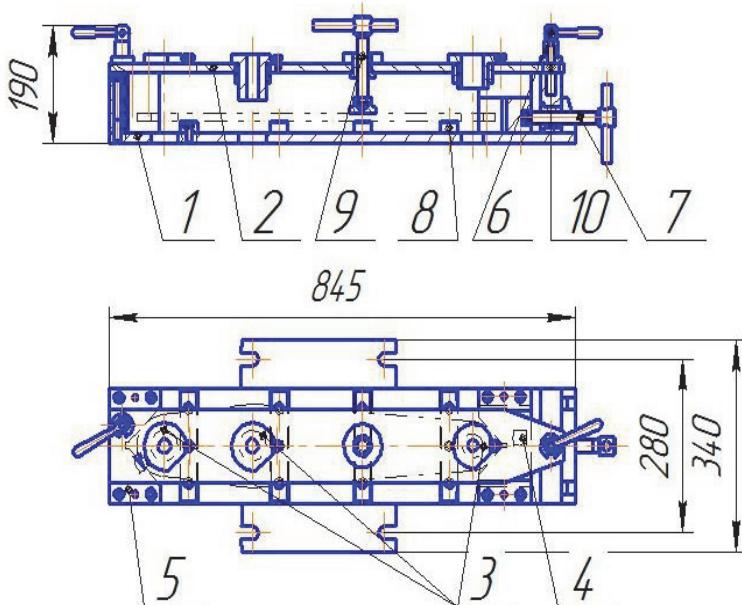
**КОНДУКТОР ДЛЯ СВЕРЛОВКИ РЫЧАГА
ВЕРТИКАЛЬНОГО 100.40.021-1
ШБИЮ.В2.650.0.0.00**

Кондуктор предназначен для сверловки рычага вертикального после ремонта (наплавки).

Техническая характеристика

Габаритные размеры, мм:

длина	845
ширина	340
высота	190



1 – основание; 2 – кондукторная плита; 3 – втулки кондукторные;
 4 – призма подвижная; 5 – призма неподвижная;
 6 – гайка; 7 – винт; 8 – платики; 9 – винт; 10 – палец

Рычаг кладется на платики (8), закрепленные на основании (1), прижимается к призме неподвижной (5) путем перемещения призмы подвижной (4), вращая винт (7). Сверху рычаг так же прижимается винтом с пятой (9). Кондукторная плита (2), с закрепленными на ней кондукторными втулками (3) после сверловки поднимается вверх и снимается с пальцев (10), освобождая обрабатываемую деталь.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 56
 Внедрено – ВРД Чита Забайкальской ж.д.*

Разработчик - ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ЛИНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ КОРПУСОВ БУКС ШБИЮ.В2.641.00.00.00

Линия транспортировки корпусов буск ШБИЮ.В2.641.00.00.00 предназначена для быстрой и легкой передачи корпусов буск с позиции дефектации на позицию ремонта.

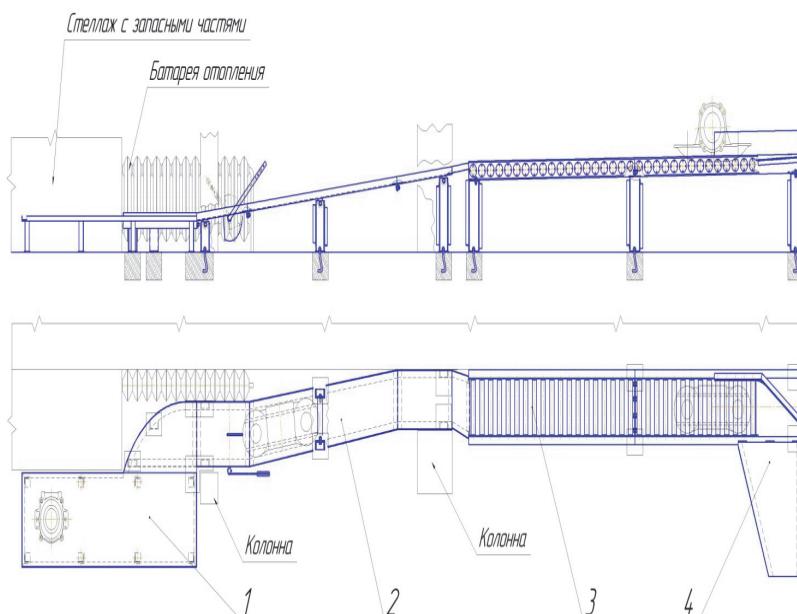
Технические характеристики

Длина линии транспортировки, м 2052

Максимальное количество буск в накопителе:

пассажирские, шт. 12

грузовые, шт. 27



1 – стол; 2 – склиз; 3 – рольганг; 4 – полка откидная

Основные особенности линии транспортировки корпусов буks: возможность с минимальными физическими усилиями переместить корпуса буks с позиции на позицию; использование линии транспортировки в качестве накопителя

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 104
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ОПРАВКА ДЛЯ ПРИТУПЛЕНИЯ ВНУТРЕННЕЙ И НАРУЖНОЙ КРОМОК ТРУБЫ ШБИЮ.В2.664.00.00

Оправка для притупления внутренней и наружной кромок трубы (далее – оправка) ШБИЮ.В2.664.00.00 предназначена для притупления внутренней и наружной кромок труб подвагонной тормозной магистрали при использовании безрезьбового соединения.

Технические характеристики

Диаметр обрабатываемой кромки:

наружный, мм: 23-45

внутренний, мм 20-40

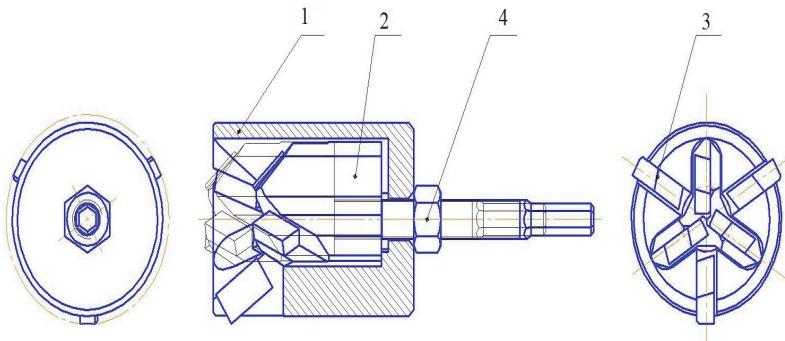
Длина сматываемого кабеля при Ø 30 мм, м до 50

Габаритные размеры, мм:

длина 62

ширина 62

высота 152



1 – оправка наружная; 2 – оправка внутренняя;
3 – твердосплавная пластина; 4 – фиксирующая гайка

Основные особенности оправки: возможность использования для труб внутренним диаметром от 20 до 40 мм и наружным – от 23 до 45 мм; быстрая настройка оправки на любой тип труб в обрабатываемом диапазоне.

Оправка разработана на базе комплекта для подготовки поверхности труб Р-0045.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 18
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАТОЧКИ ДИСКОВЫХ ПИЛ ШБИЮ.В2.659.00.00

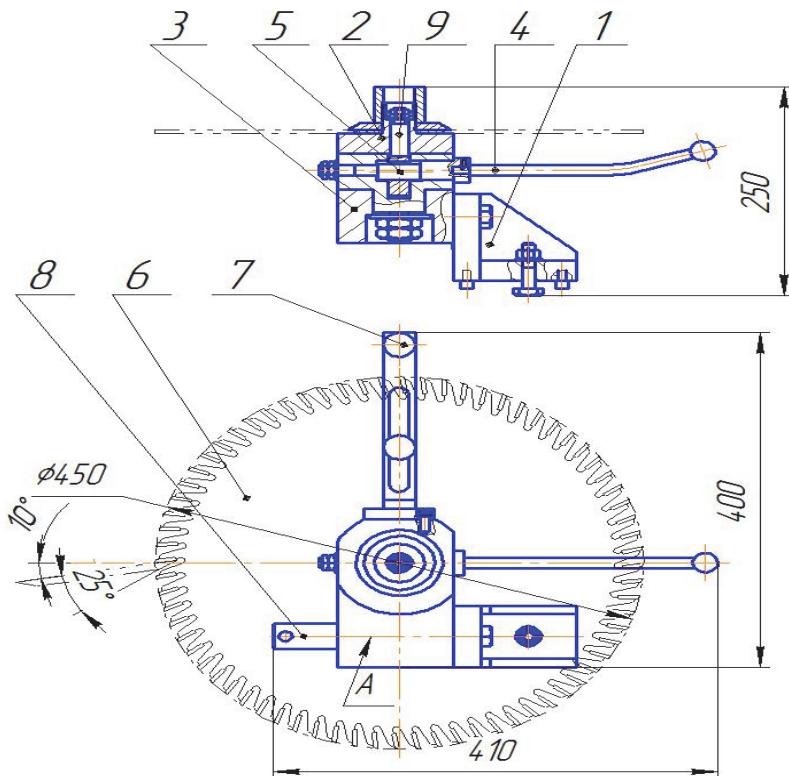
Приспособление для заточки дисковых пил предназначено для заточки дисковых пил по дереву.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	410
ширина	400
высота	250

Применяется на прессе КБ2326 с усилием 0,4МН (40 тс)



1 – угловой кронштейн; 2 – оправка; 3 – корпус приспособления;
4 – ручка; 5 – эксцентрик; 6 – фреза; 7 – упор;
8 – резьбовая пара; 9 – валик

Приспособление состоит из углового кронштейна (1), закрепленного на столе заточного станка. На кронштейне с помощью резьбовой пары (8) закреплен корпус приспособления (3), поворачивающийся вокруг оси А.

На корпусе закреплена оправка (2), на которую закрепляется обрабатываемая фреза (6). При вращении ручки (4) вокруг своей оси приходит в движение эксцентрик (5), который сдвигает вниз валик (9) и оправка с закрепленной фрезой зажимается на приспособлении. Поворот фрезы для обработки следующего зуба проводят вручную до установки его в упор (7).

Объём конструкторской документации, листов А4 – 48

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

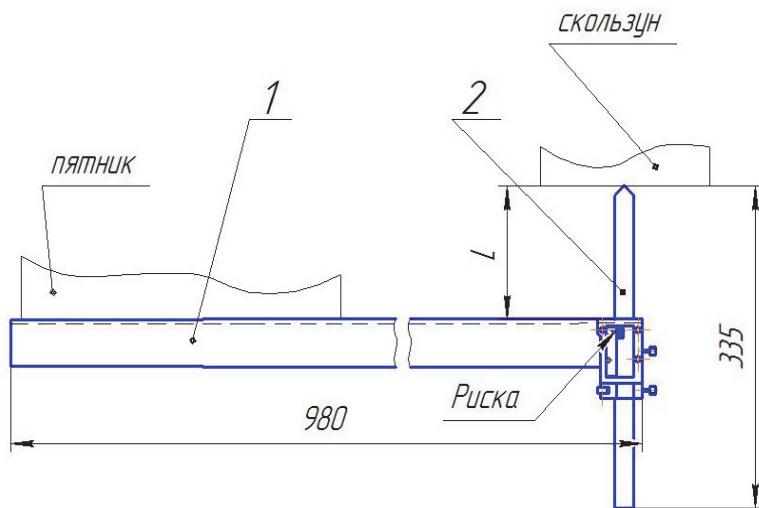
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ РАССТОЯНИЯ МЕЖДУ ПЯТНИКОМ ВАГОНА И СКОЛЬЗУНОМ ШБИЮ.В 2.667.00.00

Приспособление для измерения расстояния между пятником вагона и скользуном заказано и внедрено на ВРД Чита и предназначено для измерения расстояния между пятником вагона и скользуном.

Технические характеристики

Максимальное давление, МПа (кгс/см ²)	0,6 (6)
Габаритные размеры, мм:	
длина	980
высота	335



1–угловая рейка; 2–движок

Приспособление состоит из угловой рейки (1), прижимаемой к пятнику в процессе измерения, и движка (2), доработанного из штангенциркуля ШЦ-II-250-005 ГОСТ166-89 и закрепленного на рейке заклепками. Против риски на планке движка находится цифра контрольного размера L .

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 7
Внедрено – ВРД Чита Забайкальской ж.д.*

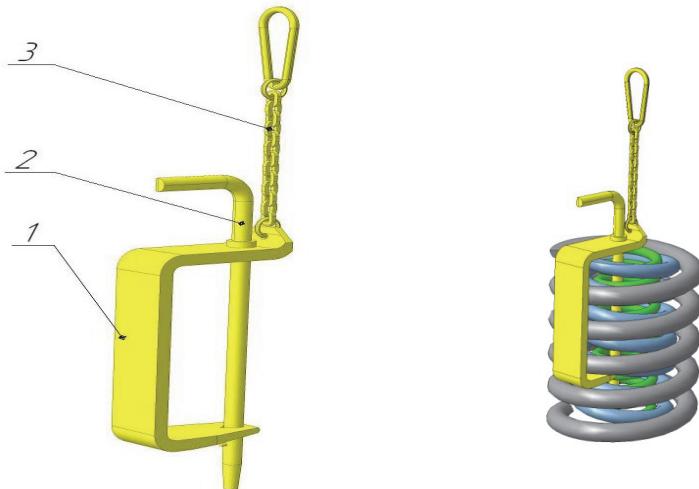
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

**ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПОДЪЕМА И
ПЕРЕМЕЩЕНИЯ КОМПЛЕКТА ПРУЖИН
ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОДВЕШИВАНИЯ ТЕЛЕЖКИ
ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА ШБИЮ.В2.684.00.00**

Приспособление для подъема и перемещения комплекта пружин центрального подвешивания тележки пассажирского вагона (далее – приспособление) ШБИЮ.В2.684.00.00 предназначено для перемещения комплекта пружин центрального подвешивания тележки пассажирского вагона.

Технические характеристики

Вес, кг	6,6
Вес нагруженного приспособления, кг	106,6
Габаритные размеры, мм:	
длина	194
ширина	70
высота	70
Габаритные размеры нагруженного приспособления, мм:	
длина	306
ширина	290
высота	790



1 – крюк; 2 – замок; 3 – подвесная цепь

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 43
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

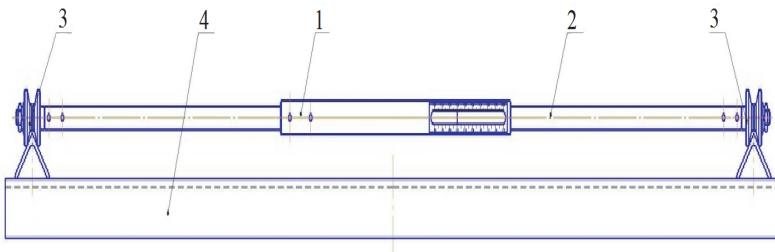
ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПРОВЕРКИ ДЛИНЫ ПОВОДКА ДЕРГАЧЕВА (ШБИЮ.В2.673.00)

Приспособление для проверки длины поводка Дергачева (далее – шаблон) ШБИЮ.В2.673.00 предназначено для определения размера между базовыми поверхностями поводка Дергачева под тарой вагона.

Основные особенности: возможность быстро определить необходимый размер между базовыми поверхностями поводка; масса устройства менее 2 кг.

Технические характеристики

Расстояние между осями поводковых кронштейнов, мм	950 ± 40
Погрешность измерения, мм	± 1
Масса устройства не более, кг	1,98



1 – корпус; 2 – подвижная штанга; 3 – упор; 4 – контрольный шаблон

Шаблон разработан на базе устройства К-0698.00.00.000 для определения расстояния между базовыми поверхностями поводка под тарой вагона.

Объём конструкторской документации, листов А4 – 15

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

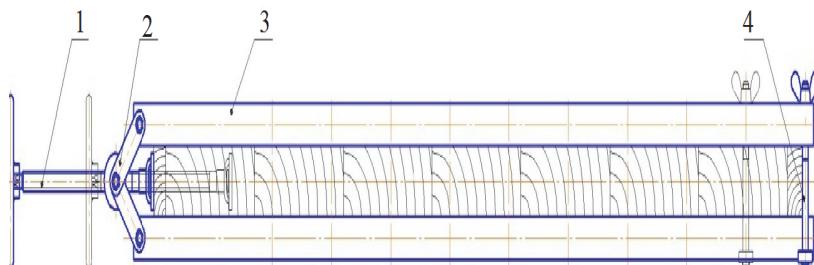
ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СТЯГИВАНИЯ ДОСОК ШБИЮ.В2.680.00.00

Приспособление для стягивания досок ШБИЮ.В2.680.00.00 предназначено для стягивания досок при изготовлении дверей.

Основные особенности: небольшой вес; возможность стягивать доски толщиной до 50 мм.

Технические характеристики

Вес, кг	5
Максимальная (минимальная) толщина стягиваемого пакета, мм	1050 (40)
Максимальная (минимальная) высота досок в пакете, мм	50 (10)
Габаритные размеры, мм:	
длина	1370
ширина	120
высота	136



1 – стяжной винт; 2 – серьги; 3 – балки; 4 – фиксатор

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 38
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

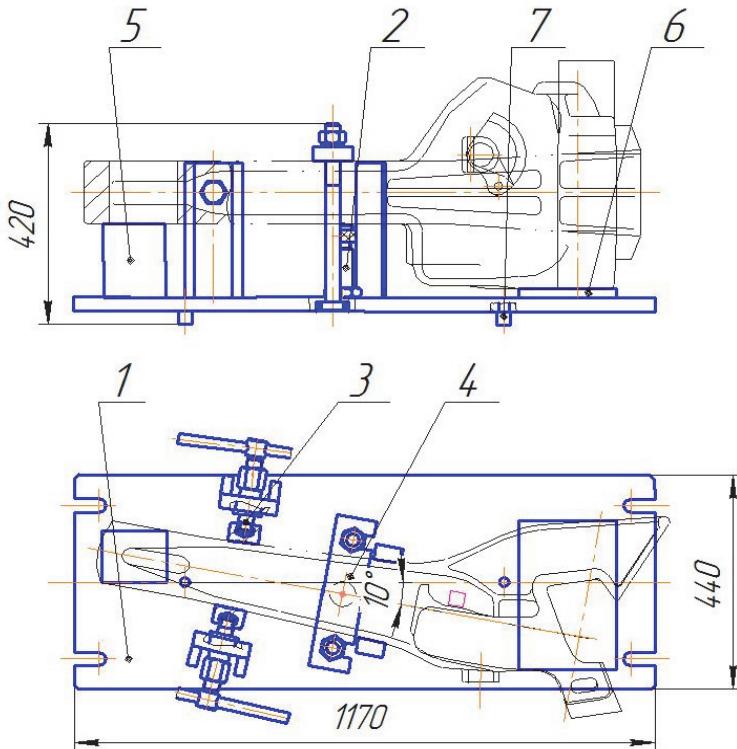
ПРИСПОСОБЛЕНИЕ УСТАНОВОЧНОЕ КОРПУСА АВТОСЦЕПКИ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ОТВ. Ø30, Ø50 ШБИЮ.В2.670.00

Приспособление установочное служит для установки и закрепления корпуса автосцепки на расточном станке ВФТ для последующей обработки отверстий Ø30 и Ø50 под валик подъемника.

Технические характеристики

Габаритные размеры, мм:

длина	1170
ширина	440
высота	420



1 – основание; 2 – подводимая опора; 3 – винт; 4 – прихват;
5 – опора; 6 – опора; 7 – палец

Приспособление представляет собой пластину-основание (1), на которую приварены опоры (5 и 6). Корпус автосцепки устанавливается на эти опоры и зажимается с боков винтами (3), а сверху прихватом (4). Под прихватом, для исключения прогиба корпуса автосцепки, устанавливается подводимая опора (2). Корпус автосцепки развернут по отношению к продольной оси приспособления под углом 10°. Приспособление устанавливается в определенном положении на столе станка при помощи пальцев (7).

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 31
Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.*

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ РАБОЧЕЙ КАМЕРЫ ВОЗДУХОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ 295.001 (ШБИЮ.В2.662.00.00)

Стенд предназначен для проведения испытания рабочей камеры воздухораспределителя 295.001 для проверки ее работоспособности после ремонта.

Технические характеристики

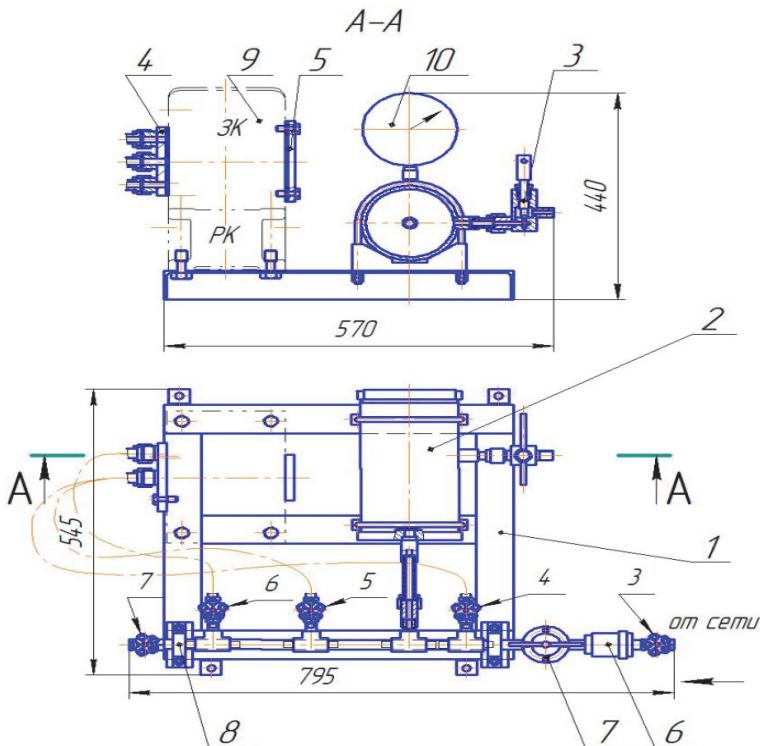
Максимальное давление, МПа (кгс/см²) 0,6 (6)

Габаритные размеры, мм:

длина 795

ширина 570

высота 440



1 – основание; 2 – резервуар; 3 – дроссель; 4 – входной фланец;
 5 – заглушка; 6 – фильтр; 7 – регулятор давления; 8 – прихваты;
 9 – испытываемый воздухораспределитель; 10 – манометр

Фланец (4) для соединения камеры воздухораспределителя со стендом крепится винтами на привалочный фланец камеры для крепления воздухораспределителя (круглый фланец). Он соединяет между собой следующие полости испытываемой камеры: канал ТЦ с камерой РК, канал КДК с камерой ЗК, канал М с каналом ЗР и имеет три изолированных друг от друга подвода сжатого воздуха к привалочному фланцу камеры.

Фланец-заглушка (5) устанавливается на привалочный фланец камеры для магистральной части воздухораспределителя (квадратный фланец). Он изолирует друг от друга все отверстия привалочного фланца камеры и исключает утечку сжатого воздуха в атмосферу.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 18

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

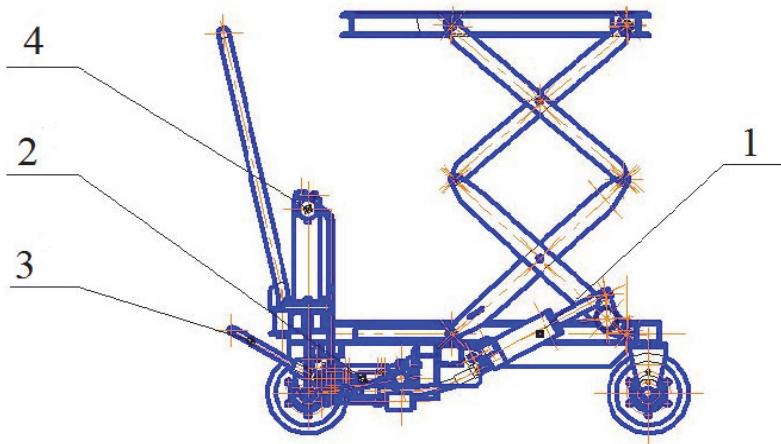
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

СТОЛ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ (ШБИЮ.В2.654.00.00.00)

Стол гидравлический предназначен для подъёмно-разгрузочных работ и перемещения различных грузов при выполнении работ на производственных площадках.

Технические характеристики

Грузоподъёмность кН (тс)	3,4 (0,35)
Высота подъёма, м	0,8
Номинальное давление, МПа	20
Высота стола, таб, мм	440
Максимальное количество двойных ходов педали	30
Габаритные размеры, мм:	
длина	1385
ширина	785
высота	1280



1 – гидроцилиндр; 2 – насос; 3 – педаль; 4 – винт дросселя

Подъём стола осуществляется путём подачи гидравлической жидкости в рабочую полость гидроцилиндра (1), подача гидравлической жидкости осуществляется насосом (2), имеющим ножной привод в качестве педали (3). Опускание стола происходит путём плавного сброса давления винтом дросселя (4).

Объём конструкторской документации, листов А4 – 286

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

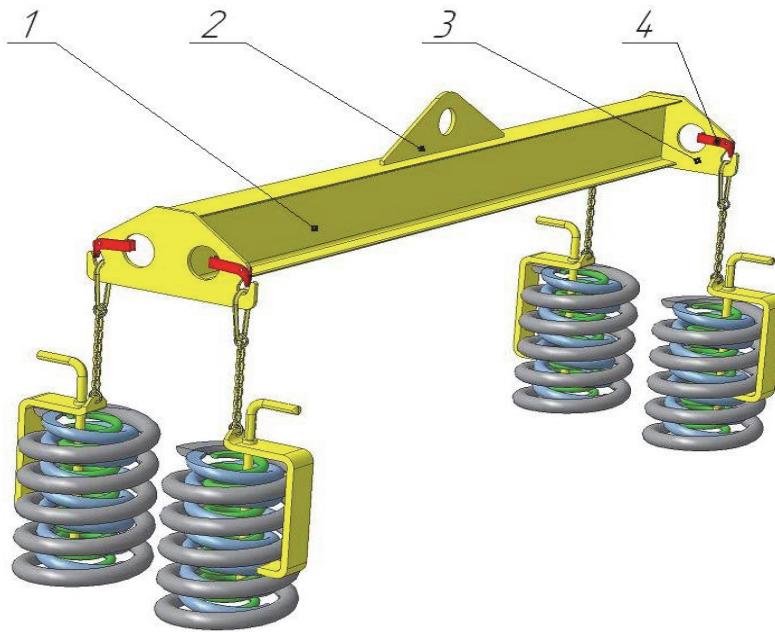
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

**ТРАВЕРСА ДЛЯ ПОДЪЕМА И ПЕРЕМЕЩЕНИЯ
ЧЕТЫРЕХ КОМПЛЕКТОВ ПРУЖИН
ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОДВЕШИВАНИЯ ТЕЛЕЖКИ
ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА (ШБИЮ.В2.688.00)**

Траверса для подъема и перемещения 4-х комплектов пружин центрального подвешивания тележки пассажирского вагона (далее – траверса) ШБИЮ.В2.688.00 предназначена для перемещения четырех комплектов пружин центрального подвешивания тележки пассажирского вагона.

Технические характеристики

Вес, кг	54,6
Вес нагруженной траверсы, кг	481
Габаритные размеры, мм:	
длина	2052
ширина	408
высота	360
Габаритные размеры нагруженной траверсы, мм:	
длина	2360
ширина	608
высота	1120



1 – балка; 2 – проушина; 3 – крюки; 4 – замки

Основные особенности приспособления: геометрия захвата пружин позволяет снимать и устанавливать все комплекты пружин одновременно в люльки тележки; для более удобного использования захват пружин производить приспособлением ШБИЮ.В2.684.00.00; возможность перемещать два или четыре комплекта пружин; удобство использования.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 40
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

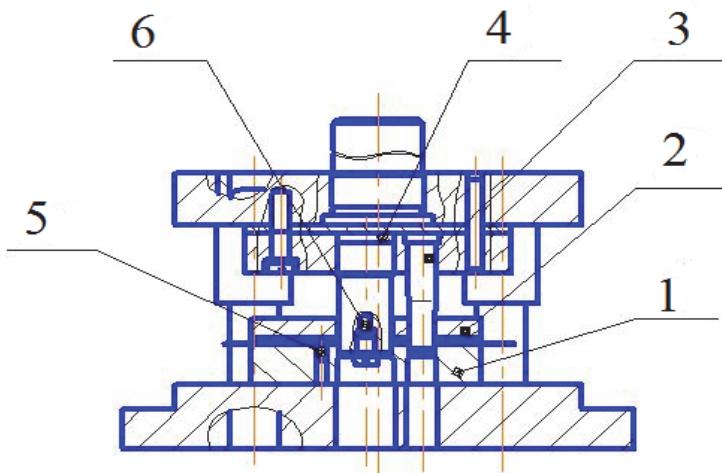
ШТАМП ВЫРУБНОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ ДЛЯ ДЕТАЛИ 401.05.113 (ШАЙБА СТОПОРНАЯ) (ШБИЮ.В2.687.00)

Штамп предназначен для изготовления заготовки для шайбы стопорной 401.05.113.

Технические характеристики

Суммарное усилие пробивки и вырубки, кН (тс)	84,78 (8,6)
Закрытая высота штампа, мм	170
Габаритные размеры, мм:	
длина	290
ширина	311
высота	238

Применяется на прессе КБ2326 с усилием 0,4МН (40 тс)



1 – матрица; 2 – съемник; 3, 4 – пуансоны; 5 – упор; 6 – фиксатор

Штамп последовательного действия. Сначала пробивается отверстие пуансоном (3), а затем вырубается контур заготовки детали пуансоном (4), который имеет фиксатор (6). Материалом для заготовки служит полоса из листа толщиной равной 1 мм с соответствующими размерами. Штамповка происходит путём продвижения полосы в направляющих съёмника (2), используя разовый упор и упор (5), установленный на матрице (1).

Объём конструкторской документации, листов А4 – 37

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

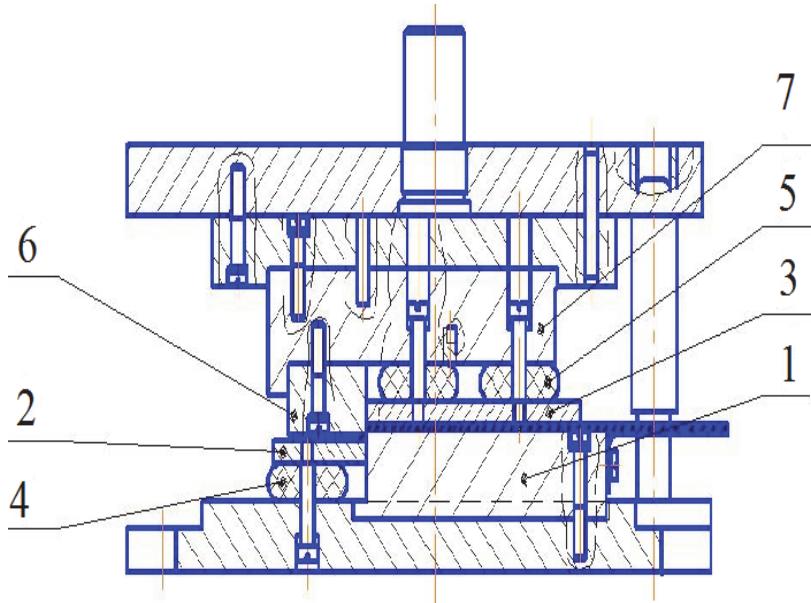
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ВЫРУБНОЙ ДЛЯ КОРПУСА ИЗНОСОСТОЙКОЙ ПРОКЛАДКИ М1698.03.101 (ШБИЮ.В2.675.00)

Штамп предназначен для вырубки заготовки детали корпуса износостойкой прокладки М1698.03.101. Заготовкой для штамповки служит лист толщиной 3 мм соответствующих размеров.

Технические характеристики

Расчётное усилие вырубки (половины детали), кН (тс)	652,44 (66,51)
Закрытая высота штампа, мм:	230
Габаритные размеры, мм:	
длина	580
ширина	546
высота	310
Применяется на прессе КБ 2132 с усилием 1,6 МН	(160 тс)



1 – матрица; 2, 3 – выталкиватели; 4, 5 – резиновые буферы;
6 – пластина; 7 – державка

Заготовка устанавливается на штампе по соответствующим упорам, установленным на матрице (1). Рабочий процесс получения заготовки детали осуществляется за два раза (второй – с переворотом листовой заготовки). Для предотвращения сдвига листовой заготовки на матрице (1) и возвращения выталкивателей (2, 3) в исходное положение применяются резиновые буфера (4, 5). Вырубка производится пластиной (6), установленной в державке (7).

Объём конструкторской документации, листов А4 – 93

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

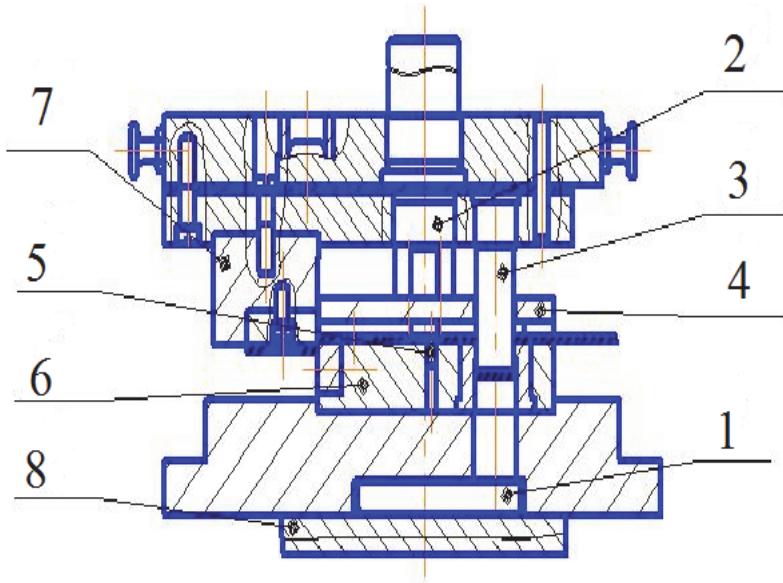
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ВЫРУБНОЙ ДЛЯ СКОБЫ (ШБИЮ.В2.564.00.01; ШБИЮ.В2.685.0.00)

Штамп предназначен для вырубки заготовки скобы ШБИЮ. В 2.564.00.01. Заготовкой для штамповки является полоса из листа толщиной 4 мм соответствующих размеров. Ввиду того, что заготовка по своим размерам большая и нет возможности использовать для отходов штамповки провальное отверстие в плите пресса, предусматривается установка лотка (1) в нижней плите штампа.

Технические характеристики

Общее усилие вырубки и обрезки, кН (тс)	936,5 (95,5)
Закрытая высота штампа, мм	230
Габаритные размеры, мм:	
длина	420
ширина	530
высота	300
Применяется на прессе КБ 2132 с усилием 1,6 МН	(160 тс)



1 – лоток; 2, 3 ,7 – пuhanсоны; 4 – съемник; 5 – упор;
6 – матрица; 8 – шайба

Помимо вырубки контура заготовки скобы пuhanсоном (2) в ней пробивается отверстие пuhanсоном (3). Штамповка осуществляется продвижением полосы в направляющих съёмника (4), используя разовый упор в съёмнике и упоры (5), установленные на матрице (6). В конечной стадии штамповки происходит отрезка заготовки от полосы пuhanсоном (7).

Для уменьшения изгибающих усилий, действующих на нижнюю плиту штампа, в провальное отверстие нижней плиты пресса устанавливается шайба (8).

Объём конструкторской документации, листов А4 – 101

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

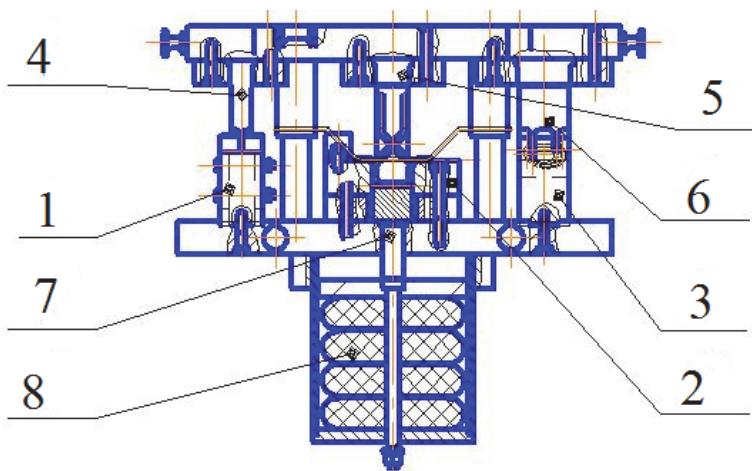
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ГИБОЧНЫЙ ДЛЯ ДЕТАЛИ ФИКСАТОР ШБИЮ.В2.654.00.02 (ШБИЮ.В2.683.00)

Штамп предназначен для изготовления фиксатора ШБИЮ.В2.654.00.02.

Технические характеристики

Усилие гибки, кН (тс)	18,3 (1,86)
Закрытая высота штампа, мм	310
Габаритные размеры, мм:	
длина	570
ширина	431
высота	310
Применяется на прессе КБ 2132 с усилием 1,6 МН	(160 тс)



1, 2, 3 – матрица; 4, 5, 6 – пuhanсоны; 7 – выталкиватель; 8 – буфер

В штампе предусмотрены три ручья с установленными матрицами (1, 2, 3), с соответствующими им пuhanсонами

(4, 5, 6), в которых происходит гибка заготовки по заданным размерам. В качестве заготовки используется пружинная проволока диаметром 5 мм заданной длины. После гибки в матрице (2) для выталкивания заготовки детали имеются выталкиватели (7), которые опираются нижней плоскостью в буфер (8), устанавливаемый в провальное отверстие нижней плиты пресса. В качестве материала пружины буфера используется резина.

Объём конструкторской документации, листов А4 – 80

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ГИБОЧНЫЙ ДЛЯ ДЕТАЛИ 401.05.113 (ШБИЮ.В2.690.00)

Штамп предназначен для изготовления стопорной шайбы 401.05.113 путём гибки заготовки, получаемой в вырубном штампе.

Гибка заготовки происходит в матрице (1) под давлением пуансона (2).

Технические характеристики

Усилие гибки (одной детали), кН (тс) 6,06 (0,62)

Закрытая высота штампа, мм 170

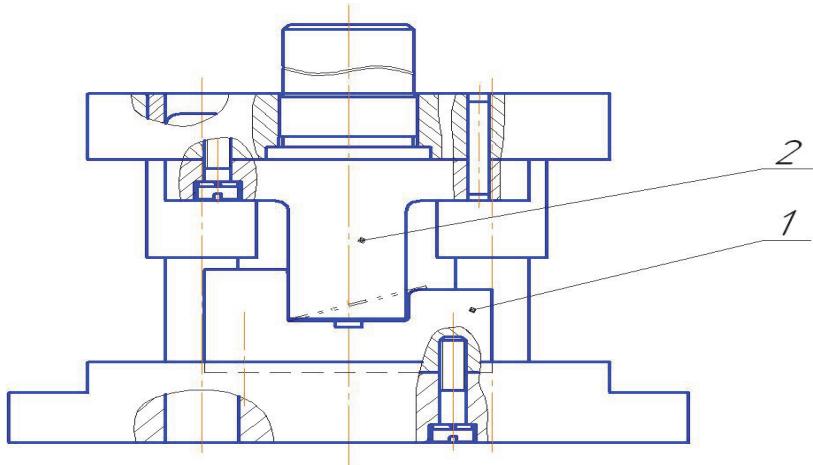
Габаритные размеры, мм:

длина 260

ширина 281

высота 238

Применяется на прессе КБ2326 с усилием 0,4МН (40 тс)



1 – матрица; 2 – пуансон

Для увеличения производительности труда допускается устанавливать в матрицу две заготовки. Для съёма готовых деталей в матрице предусмотрены пазы.

Объём конструкторской документации , листов А4 – 37

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ШТАМП ГИБОЧНЫЙ ДЛЯ КОРПУСА ИЗНОСОСТОЙКОЙ ПРОКЛАДКИ М1698.03.101 (ШБИЮ.В2.678.00)

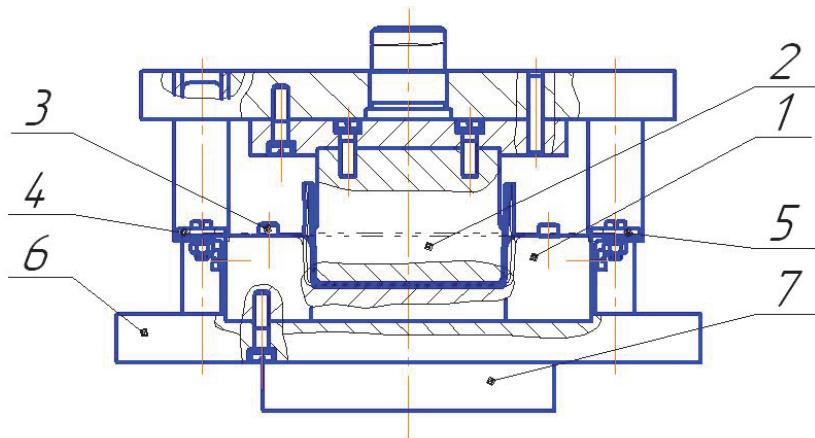
Штамп предназначен для гибки заготовки корпуса износостойкой прокладки М1698.03.101, полученной в вырубном штампе.

Гибка осуществляется в матрице (1) за счёт давления пуансона (2). Устанавливается заготовка на матрице по установленным на ней штифтам (3) и направляющим

планкам (4, 5). Для уменьшения изгибных напряжений, возникающих в нижней плите (6) штампа, в провальное отверстие нижней плиты пресса устанавливается шайба (7).

Технические характеристики

Усилие гибки, кН (тс)	167,5 (17,1)
Закрытая высота штампа, мм	240
Габаритные размеры, мм:	
длина	480
ширина	416
высота	300
Применяется на прессе КБ2132 с усилием 1,6 МН	(160 тс)



1 – матрица; 2 – пуансон; 3 – штифт; 4, 5 – направляющие планки;
6 – нижняя плита; 7 – шайба

Объём конструкторской документации, листов А4 – 69

Место внедрения – ВРД Чита Забайкальской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ОБЩЕТРАНСПОРТНЫЕ

ОПОРА ПОВОРОТНАЯ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОЙ МОТОРНОЙ АВТОДРЕЗИНЫ ПД-1 (14.К.1698.00.000)

Опора поворотная для пассажирской моторной автодрезины ПД-1 предназначена для восстановления работы механизма подъема и поворота автодрезины на 180° относительно первоначального направления движения.

Технические характеристики

Домкрат, тип	ДУ100Г200
Габаритные размеры, мм:	
длина	930
ширина	930
высота	650
Масса, кг, не более	65

Реконструкция механизма подъема и поворота позволяет обеспечить поездную мобильность и повысить безопасность указанного транспортного средства при курсировании по Детской железной дороге, не имеющей поворотного круга.

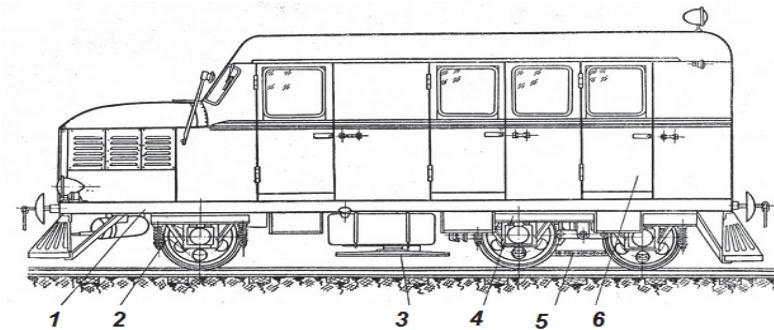


Рис. 1. Общий вид пассажирской моторной автодрезины ПД-1

1 – несущая рама; 2 – передняя колесная пара;
 3 – опора поворотная; 4 – двухосная тележка;
 5 – цепной привод; 6 – кузов

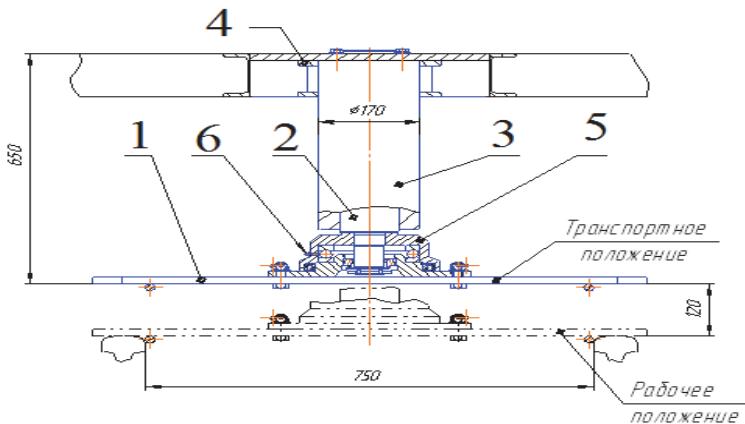


Рис. 2. Опора поворотная

1 – плита опорная; 2 – шток; 3 – домкрат гидравлический;
 4 – каркас силовой; 5 – корпус подшипникового узла; 6 – масленка

Опора поворотная монтируется на несущей раме кузова автодрезины ПД-1 (см. рисунок 1) в геометрическом центре масс и состоит из опорной плиты (1), шарнирно соединенной со штоком (2) гидравлического домкрата (3), корпус которого закреплён в силовом каркасе (4). На корпусе подшипникового узла (5) установлена масленка (6).

Для эксплуатации поворотной опоры используется имеющееся гидрооборудование автодрезины ПД-1.

*Объём конструкторской документации, листов формат a A4 – 48
Место внедрения – ГРМ, ст. Екатеринбург-Пассажирский.*

Свердловская детской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

РАБОТА ГРУППЫ РЕМОНТА И МОДЕРНИЗАЦИИ ЕКАТЕРИНБУРГСКОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО УЧАСТКА ДОРОЖНОГО КОНСТРУКТОРСКО – ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО БЮРО

Произведена реставрация узкоколейной пассажирской дрезины ПД-1 до рабочего состояния. Дрезина была передислоцирована из ПГТ Васильевский Мок Калининского района Тверской области. Перечень выполненных реставрационных работ: полная разборка всей дрезины; восстановление и ремонт деталей и узлов; сборка дрезины; очистка кузова от старой краски и окраска; восстановление интерьера салона и монтаж подъемно – поворотного устройства дрезины.



Рис. 1. До реставрации



Рис. 2. После работ по реставрации

До состояния музейных экспонатов выполнена реставрация узкоколейного тепловоза ТУ2 №141 и узкоколейного пассажирского вагона с постановкой на постамент на территории школы - интерната. Работы были приурочены к открытию школы после капитального ремонта 1 сентября 2014 года.



Рис. 3. Восстановленные тепловоз
ТУ2 и пассажирский вагон

Изготовлен макет паровоза, который был установлен в парке им. Энгельса г. Екатеринбурга, взамен взятого узкоколейного паровоза серии 157 для последующего его восстановления до рабочего состояния.



Рис. 4. Макет паровоза Е^к в парке им. Энгельса

Выполнены работы по реставрации малогабаритных токарных станков для музейной экспозиции.



Рис. 5. Малогабаритный токарный станок



Рис. 6. Малогабаритный токарный станок

АППАРАТНО-ПРОГРАММНЫЙ КОМПЛЕКС «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НА СТАНЦИЯХ И ПЕРЕГОНАХ ДОРОГИ ИНЖЕНЕРНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ СТОРОННИХ ПРЕДПРИЯТИЙ – ПК ПИК»

Основным назначением программного комплекса является автоматизированный учет наличия пересечений железнодорожных путей на станциях и перегонах железных дорог инженерными коммуникациями сторонних предприятий.

Цели программного комплекса:

- организация единой системы учета пересечений железнодорожных путей сторонними инженерными коммуникациями;
- повышение достоверности и качества хранимой и выдаваемой информации по существующим пересечениям железнодорожных путей инженерными коммуникациями в целях обеспечения безопасности движения поездов в местах пересечения;
- повышение оперативности работы инженерно-технических работников при рассмотрении возможности прокладки инженерных коммуникаций в полосе отвода железной дороги;
- повышение оперативности и качества анализа существующих пересечений: взрывоопасные, огнеопасные, неогнеопасные; по месту расположения (перегон, станция); по способу пересечения (подземный, надземный); по типу коммуникаций.

Пользователи существующей задачи:

- на уровне станции – инженеры технического отдела станции, дистанций пути, электроснабжения;
- на уровне региона – инженеры службы технической политики по регионам;

на уровне дороги – инженеры службы технической политики (НТП);

на уровне структурного подразделения дороги – главные инженеры, диспетчеры подразделений дирекции инфраструктуры дороги.

База данных ПК ПИК имеет сведения о состоянии пересечения коммуникации сторонних предприятий (новая, текущий ремонт, капитальный ремонт, демонтаж) с сохранением номеров и дат согласования документов: технические условия; рабочий проект; проект производственных работ; даты начала и конца текущего, капитального ремонтов.

Применение WEB-технологий значительно упрощает процесс установки программного обеспечения и сопровождения его, возможность подключения рабочих мест дистанционно.

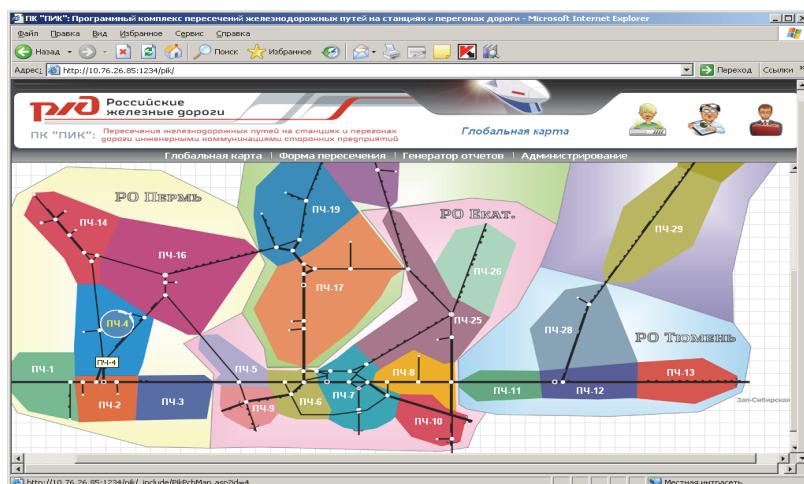


Рис 1. Окно режима «Глобальная карта»

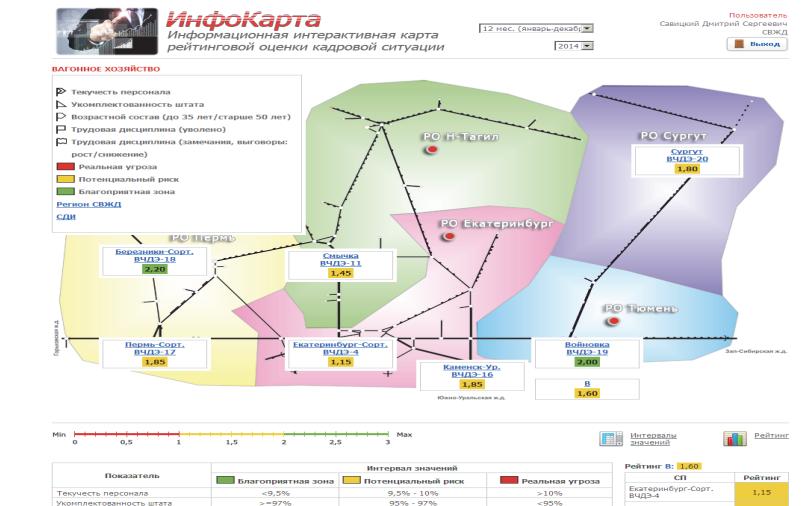
Место внедрения – Дальневосточная ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

ИНТЕРАКТИВНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ КАРТА

Программный продукт предназначен для размещения информации о рейтинговой оценке кадровой ситуации структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах обслуживания Свердловской железной дороги.

Функции программного продукта: консолидация информации, задействованной в формировании рейтинга, ее доступность в сети Инtranет; ознакомление сотрудников дороги, имеющих доступ к ресурсу, с кадровой ситуацией как точечно (на уровне линейного структурного подразделения), так и комплексно (регион обслуживания дороги, филиал в целом); визуализация информации о кадровой ситуации в сети Инtranет.



Окно режима
«Рейтинговая оценка кадровой ситуации»

Задачи программного продукта:

- информирование сотрудников о кадровой ситуации и изменениях основных кадровых показателей;
- предоставление своевременной информации о рейтинговой оценке кадровой ситуации в регионе обслуживания дороги;
- отображение рейтинговой оценки с помощью зонирования структурных подразделений в регионе дороги по степени благоприятности кадровой ситуации.

Место внедрения – Свердловская ж.д.

Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА «АУДИТ»

Автоматизированная система проведения аудита на предприятии, сокращенно АС «Аудит», разработана в соответствии с действующим стандартом СТО «РЖД» 05.514.1-2014 «Аудиты в системе менеджмента безопасности движения ОАО «РЖД». Основные положения».

Основным назначением АС «Аудит» является повышение уровня безопасности движения поездов на основе систематизированного и последовательного анализа и оценки деятельности структурных подразделений дирекций – филиалов ОАО «РЖД». Проведение аудита направлено на повышение уровня технического обслуживания и эксплуатационной деятельности структурного подразделения в целом, так как способствует раннему выявлению проблем, поиску их коренных причин, предотвращению проблем, определению рисков и управлению ими.

АС «Аудит» автоматизирует планирование предстоящих аудитов, совершенствует организацию труда руководителей и специалистов, причастных к проведению аудитов на железнодорожных станциях.

Рис. 1. Вид третьего этапа «Проведение аудита»



АУДИТ
Аудиторська та державна підприємства

Логін: | Пароль: | Вихід

Настройки | Регістрація | Справочники | Адмін | Форум | Відгуки |

СТО РКД 05.01-1074/Ініціялізація системи моніторингу фінансової діяльності
КАО РКД: Основні положення

Консультант Акселя Кравченко




Рис. 2. Отчет о результатах аудита

АС «Аудит» способствует объективности оценки грузовой и коммерческой работы станций, ревизорских участков, регионов обслуживания и дороги в целом.

АС «Аудит» позволяет контролировать все запланированные корректирующие и предупреждающие мероприятия.

Результат от использования АС «Аудит» заключается в повышении уровня безопасности движения поездов, посредством выявления предстоящих рисков, приводящих к браку (сдвиг груза, нарушение крепления грузов, сход подвижного состава и т.д.), а также в снижении трудоемкости процесса мониторинга грузовой и коммерческой работы подразделений.

*Место внедрения – железнодорожные станции Свердловской ж.д.
Разработчик – ДКТБ Свердловской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

МАКЕТ ГАБАРИТОВ ПОГРУЗКИ (А.1783.00.00.000)

Изделие предназначено для наглядной демонстрации габаритов погрузки с целью обучения студентов.

Технические характеристики

Масса, кг	840
Габаритные размеры, мм:	
длина	6660
ширина	3135
высота	6336



1 – рама; 2, 3, 4, 5, 6 – элементы металлоконструкции макета;
7 – балка монтажная

Макет содержит порталную металлоконструкцию, выполненную из профильных труб, опирающуюся на основания в виде рам, и соединенную в нижней части монтажной балкой.

Металлоконструкция макета включает контуры основного, льготного и зонального габаритов погрузки.

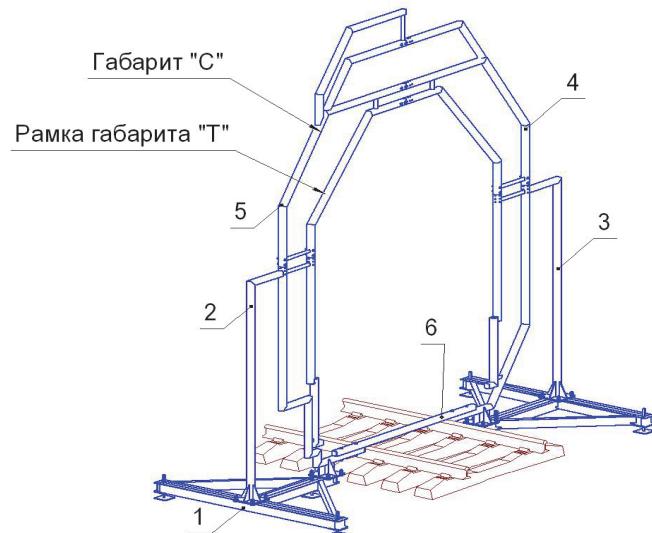
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 97
Место внедрения – учебный полигон СГУПС
Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

МАКЕТ ГАБАРИТА ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ И ГАБАРИТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (A.1764.00.00.000)

Изделие предназначено для наглядной демонстрации габарита приближения строений и габарита подвижного состава с целью обучения студентов.

Технические характеристики

Масса, кг	990
Габаритные размеры, мм:	
длина	6606
ширина	3000
высота	7350



1 – рама; 2, 3, 4, 5 – элементы металлоконструкции макета;
6 – балка монтажная

Макет содержит вертикальную металлоконструкцию, выполненную из квадратных труб, опирающуюся на основания в виде рам, и соединенную в нижней части монтажной балкой.

Металлоконструкция макета включает контуры габарита приближения строений – С и габарита подвижного состава – Т.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 104

Место внедрения – учебный полигон СГУПС

Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

НАВЕС ВЫТЯЖНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ (А.1862.00.000)

Навес предназначен для размещения над столом плазменной резки металла.



Изделие содержит неподвижный портал, поворотную раму, канатно-блочную систему с электрическим приводом, натяжной тент и внутреннюю подсветку.

Навес вытяжной вентиляции с опущенной поворотной рамой позволяет улавливать газы и вредные вещества, выделяющиеся в процессе резки, и удалять их с рабочего места через вентиляционную систему.

Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 75

Место внедрения – производственный участок ДКТБ Западно-Сибирской ж.д.

Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»

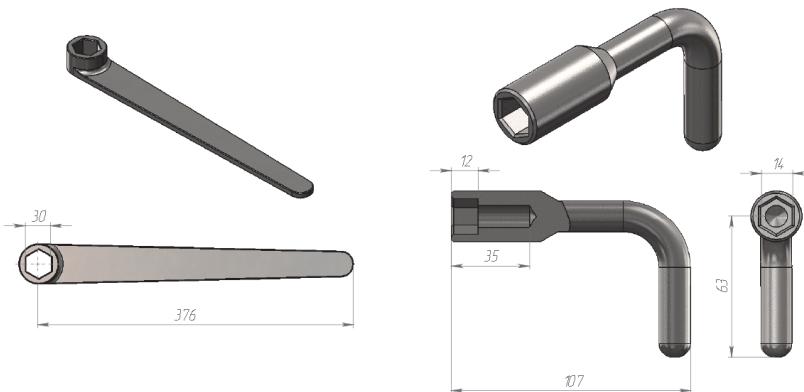
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

**(А.1734.01.000 - А.1734.13.000, А.1735.01.000 - А.1735.05.000,
А.1736.01.000 - А.1736.03.000, А.1737.01.000 - А.1737.06.000,
А.1738.01.000, А.1738.02.000, А.1738.05.000, А.1738.06.000,
А.1793.01.000 - А.1793.18.000)**

Комплекты специального инструмента предназначены для выполнения ремонтных работ.

Разработано 50 наименований инструмента и приспособлений, в том числе специальные ключи различного назначения.

Приспособление для извлечения закладных болтов, шпалоноска, наддергиватель путевых костылей, молоток осмотрщика, клин для откручивания обломков трубы из тормозной магистрали, выколотка, пробойник шестигранный, зубило, бородок, кувалда, ледоруб, лом (малый, большой, монтажный), щетка, кронциркуль.



По количеству инструмент и приспособления распределены следующим образом: дирекция моторвагонного подвижного состава (13); дирекция по ремонту пути (7); дирекция по ремонту тягового подвижного состава (4); служба путевого хозяйства (4); служба электрификации и электроснабжения (3); служба вагонного хозяйства (19).

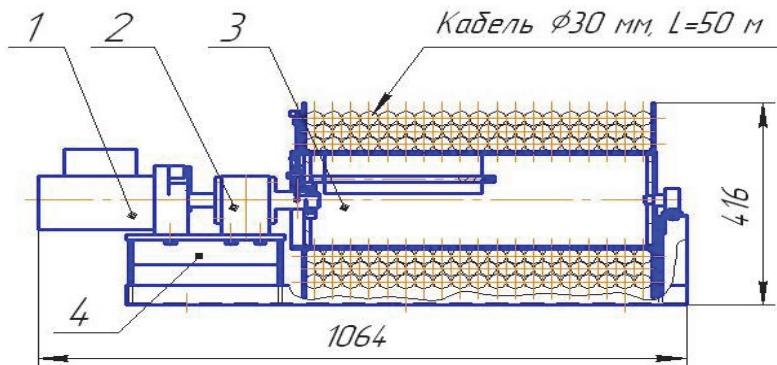
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 212
 Место внедрения – дирекции и службы Западно-Сибирской ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Западно-Сибирской ж.д. – филиала ОАО «РЖД».*

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СМАТЫВАНИЯ КАБЕЛЯ (ШБИЮ.В2.660.00.00)

Приспособление для сматывания кабеля (далее – лебедка) ШБИЮ.В2.660.00.00 предназначено для сматывания и хранения питающего подвагонного кабеля Ø 30 мм и длиной до 50 м.

Технические характеристики

Диаметр сматываемого кабеля, мм:	до 30
Длина сматываемого кабеля при $\varnothing 30$, м	до 50
Габаритные размеры соединительной фишкой, убираемой в барабан, мм:	
длина	120
ширина	120
высота	260
Скорость сматывания, оборот/сек.	1
Габаритные размеры, мм:	
длина	1064
ширина	416 (438)
высота	400
Питающее напряжение, В	220



1 – мотор - редуктор; 2 – переходная муфта;
3 – барабан; 4 – основание

Основные особенности лебедки: отсутствие жесткой связи между барабаном лебедки и сматываемым кабелем, что позволяет хранить любой кабель с параметрами, не превышающими установленные; возможность сматывания

кабеля в один ряд с наличием на обоих концах соединительных фишек; возможность разматывания кабеля как с помощью электропривода, так и вручную; возможность замены штатного мотор-редуктора без каких-либо переделок; управление лебедкой осуществляется с пульта (реверсное движение).

Лебедка разработана на базе подвесной тали грузоподъемностью до 500 кг.

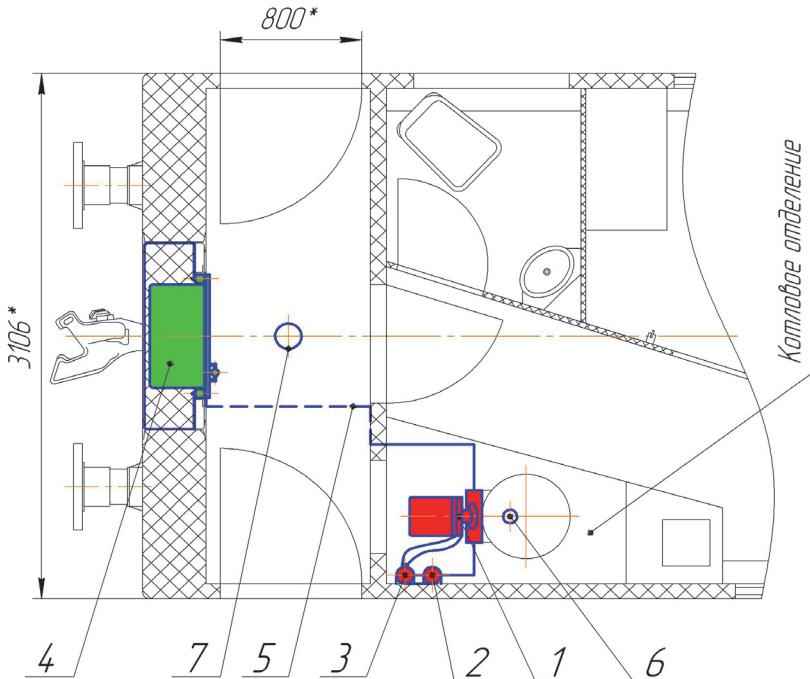
*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 43
Разработчик – ДКТБ Забайкальской ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

ПЕРЕВОД КОТЛА ОТОПЛЕНИЯ НА ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО В СЛУЖЕБНО-ТЕХНИЧЕСКОМ ВАГОНЕ (491.01.00.000)

Дизельная горелка предназначена для замены твердого топлива, сжигаемого в топке котла вагона, на дизельное и поддержание в помещениях вагона температуры, отвечающей санитарно-гигиеническим требованиям.

Технические характеристики.

Рабочий диапазон тепловой мощности, кВт	20-42
Расход топлива, кг/ч	1,7-3,5
Потребление электроэнергии, Вт	195
Однофазное напряжение питания, В/Гц	220/50
Объем топливного бака, литр	300



- 1 – горелка; 2 – счетчик топлива; 3 – деаэратор; 4 – бак топлива;
 5 – трубопровод топлива; 6 – пожарный извещатель;
 7 – самосрабатывающий порошковый огнетушитель

Дизельная горелка устанавливается на топку котла и сообщается с баком для хранения дизельного топлива трубопроводом с запорной арматурой. Установка топливного бака предусмотрена в неиспользуемой нише переходной площадки со стороны котлового конца вагона.

*Объем конструкторской документации, листов формата А4 – 96.
 Место внедрения – ЦДИ ДМ Дальневосточной ж.д.
 Разработчик – ДКТБ Дальневосточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД»*

АДРЕСА ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКТОРСКО- ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ БЮРО

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ Ж.Д.

Адрес: 680000, г. Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, 20

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (998-55-XXXXX) #

Факс: 4-48-48

Начальник

ЦЫДЕНОВ Самбу

4-40-35

e-mail: DKTB_CydenovS@upr.dvgd.rzd

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 672000, г. Чита, ул. Ленинградская, 34

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (994 - XXXXX) #

Факс: 4-05-23

Начальник

КУЦ Анатолий Иванович

4-00-53

e-mail: KutsAI@zrw.rzd

ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 630004, г. Новосибирск, ул. Вокзальная магистраль, 12

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (978-50-XXXXX) #

Начальник

ЦВАЙГЕРТ Роман Геннадьевич

2-36-94

e-mail: TCvaigertRG@wsr.rzd

МОСКОВСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 107996, г. Москва, ул. Краснопрудная, 20

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (14-XXXXX)#+

Начальник

ДОМОВ Владимир Федорович

4-36-98

e-mail: DomovVF@msk.rzd

ОКТЯБРЬСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 192007, г. Санкт-Петербург, ул. Рыбинская,4

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (912-10-XXXXX)#+

Начальник

ЕГОРОВ Владимир Иванович

3-48-27

e-mail:Demp_NachBuro@spb.orw.rzd

3-48-24

e-mail:dktb.ozd@mail.ru

ПРИВОЛЖСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 410017, г. Саратов, ул. 2-я Садовая, 50

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (964-29-XXXXX)#+

Начальник

ВОЛОРЕНКО Александр Константинович

3-33-02

e-mail: ktb.volorenkoak@pvrr.rzd

СВЕРДЛОВСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 620013, г. Екатеринбург, ул. Челюскинцев, 11

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (970-22-XXXXX) #

Факс: 4-21-50

Начальник

ПИРОВСКИХ Юрий Викторович

4-62-63

e-mail: UPirovskih@svrw.rzd

СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ Ж.Д.

Адрес: 344001, г. Ростов-на-Дону, Привокзальная пл., 1/2

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (950-25-XXXXX) #

Факс: 3-34-55

Начальник

НОВИКОВА Ирина Григорьевна

5-50-86

e-mail: dktb-INovikova@skzd.rzd

ЮЖНО-УРАЛЬСКАЯ Ж.Д.

Адрес (фактическое местонахождение):

454078, г. Челябинск, ул. Вагнера, 82

Адрес (для корреспонденции):

454000, г. Челябинск, пл. Революции, 3

КОД УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ (372-41-XXXXX) #

Факс 4-42-37

Начальник

ФРОЛОВ Александр Викторович

4-47-01

e-mail: chel-dktbdgzn@surw.rzd

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Ответственный за выпуск Н.А. КАРПОВА
Редактор А.М. Закирова
Корректор Л.В. Спивак
Компьютерная верстка А.М. Закирова

Подп. к печ. 28.05.2015 г. Ф-т бумаги 60х84/16. Офсетная.
Усл. печ. л.10,93. Уч. изд. л.6,6. Тираж 100 экз. Заказ 3.
Телефон: 8 (499) 262-46-03

Компьютерно-полиграфический комплекс ЦНТИБ
107996, Москва, ГСП-6, Рижская пл., 3