

Изменение № 1 ГОСТ 32202—2013 Сжатый воздух пневматических систем железнодорожного подвижного состава. Требования к качеству

Принято Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 51-2017 от 01.06.2017)

Зарегистрировано Бюро по стандартам МГС № 13272

За принятие изменения проголосовали национальные органы по стандартизации следующих государств: AM, BY, KG, KZ, RU, TJ, UA, UZ [коды альфа-2 по МК (ИСО 3166) 004]

Дату введения в действие настоящего изменения устанавливают указанные национальные органы по стандартизации*

Наименование стандарта изложить в новой редакции: «Сжатый воздух пневматических систем железнодорожного подвижного состава и систем испытаний пневматического оборудования железнодорожного подвижного состава. Требования к качеству и методы контроля»;

Наименование стандарта на английском языке изложить в новой редакции:

«Pneumatic systems compressed air for railway rolling stock and pneumatic equipment testing systems of railway rolling stock. Quality requirements and methods of control».

Предисловие. Пункт 5 исключить.

Раздел 1 изложить в новой редакции:

«Настоящий стандарт распространяется на сжатый воздух, используемый в пневматических магистралях и пневматическом оборудовании тормозных и вспомогательных систем железнодорожного подвижного состава и высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, в т. ч. пневмомеханических и электропневматических аппаратах и приборах, а также в системах стендовых испытаний данного пневматического оборудования.

Настоящий стандарт устанавливает требования к качеству сжатого воздуха и методы его контроля».

Статью 3.2 изложить в новой редакции:

«**тормозное пневматическое оборудование:** Часть пневматической системы, обеспечивающая функционирование тормозных приборов и устройств».

Раздел 3 дополнить статьей 3.8:

«3.8 **температура окружающего воздуха t_c , °C:** Температура воздушной среды, в которой находится пневматическая система или пневматическое оборудование.

Примечание — Под температурой окружающего воздуха понимают:

- при контроле на подвижном составе — температуру атмосферного воздуха, т. е. температуру, измеренную в воздушной среде на высоте $(2,0 \pm 0,2)$ м над поверхностью земли и на расстоянии не менее 5 м от помещений и объектов, оказывающих влияние на воздушную среду;

- при испытаниях пневматического оборудования — рабочую температуру в помещении, в котором проводят испытания конкретного вида, т. е. температуру, измеренную в воздушной среде помещения на расстоянии до 2 м от объекта испытаний, или, если испытания проводят в климатической камере, температуру внутри нее».

Пункт 4.1. Заменить слова: «аппаратов и приборов» на «пневматического оборудования»; рисунок 1. На схеме и в поясняющих данных заменить слова: «тормозные системы» на «тормозное пневматическое оборудование»;

дополнить абзацем (после рисунка):

«Для пневматических систем со схемами деления на функциональные модули, отличными от приведенной на рисунке 1, контрольные точки выбирают на основе фактической функциональной схемы».

Пункт 4.5. Заменить слова: «Тормозные системы» на «Тормозное пневматическое оборудование».

Пункт 5.1. Исключить слова: «в наибольшей степени».

Пункт 5.2 изложить в новой редакции:

«5.2 Показатели качества сжатого воздуха пневматических систем подвижного состава и систем испытаний пневматического оборудования установлены настоящим стандартом в контрольных точках, определяемых в соответствии с 4.1».

* Дата введения в действие на территории Российской Федерации — 2017—09—01.

Пункт 5.3. Таблицу 2 изложить в новой редакции:

«Т а б л и ц а 2 — Значения показателей качества сжатого воздуха

Наименование показателя	Значение показателя для контрольной точки			
	1	2**	3**	4**
Максимальный размер твердых частиц, мкм, не более	25	10	15	15
Массовая концентрация твердых частиц, мг/м ³ , не более	8	2	2	2
Массовая концентрация масла, мг/м ³ , не более	25*	5	5	5
Точка росы, °С, не выше при температуре окружающего воздуха t_c , °С	ниже – 40 °С	—	t_c	
	от – 40 °С до – 20 °С включ.		– 40 °С	
	выше – 20 °С		$t_c - 20$ °С	
<p>* Для модуля «Производство сжатого воздуха», включающего поршневой (-ые) компрессор(ы), допускается значение массовой концентрации масла не более 100 мг/м³.</p> <p>** Показатели в контрольных точках 2—4 не распространяются на сжатый воздух, используемый в пневматических системах железнодорожного подвижного состава, не оборудованных модулями обработки сжатого воздуха.</p>				

Раздел 6 изложить в новой редакции:

«6 Методы контроля»

6.1 Максимальный размер твердых частиц и их массовую концентрацию контролируют методами по ГОСТ 24484.

6.2 Массовую концентрацию масла в контрольной точке 1 определяют как сумму его массовых концентраций в виде аэрозолей и паров.

6.2.1 Массовую концентрацию масла в виде аэрозолей в контрольной точке 1 определяют по национальным стандартам и нормативным документам, действующим на территории государства, принявшего данный стандарт¹⁾.

Массовую концентрацию масла в виде паров в контрольной точке 1 определяют по ГОСТ ИСО 8573-5 методом индикаторных трубок в качестве окончательного метода при условии, что относительная погрешность измерений составляет не более 20 %.

6.2.2 Массовую концентрацию масла в контрольных точках 2—4 определяют методом индикаторных трубок по ГОСТ ИСО 8573-5 в качестве окончательного метода при условии, что относительная погрешность измерений при предельно допустимом значении массовой концентрации масла в конкретной контрольной точке (см. таблицу 2) составляет не более 20 %.

6.2.3 Во всех контрольных точках допускается применение других методов контроля массовой концентрации масла с относительной погрешностью не более 20 %.

6.3 Точку росы определяют по ГОСТ ИСО 8573-3.

6.4 Измерения по 6.1—6.3 проводят при продолжительности включения компрессора, соответствующей наибольшему возможному расходу воздуха в пневматической системе.

6.5 Фактические значения показателей качества сжатого воздуха в каждой из избранных контрольных точек не должны превышать соответствующих значений, определенных по таблице 2».

Библиографические данные. Ключевые слова дополнить словами: «системы испытаний», «пневматическое оборудование».

(ИУС № 11 2017 г.)