

ТАБЛИЦА
ВОЗМОЖНОСТИ СОВМЕСТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
С НЕОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

Наименование неопасных грузов	Подклассы опасных грузов																
	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	8.1	8.2	8.3	9.1
Растительные масла и жиры	-	-	-	-	+	+	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Пушно-меховые изделия, кожа и другие ценные грузы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Писчебумажные изделия и книги	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Предметы электротехники и точной механики	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	+	-	-	-	-	-	+
Химико - фармацевтические, лекарственные, парфюмерно - косметические товары	+	-	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-	+	+
Домашние вещи, игрушки	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Продовольственные и хлебофуражные продукты	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Прочие неопасные грузы	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	+	-	+	+	+	+	+

Условные обозначения:

"-" - запрещена совместная перевозка данных грузов;

"+" - возможна совместная перевозка данных грузов.

ЗНАКИ ОПАСНОСТИ

1. На транспортную тару и транспортные средства с опасными грузами наносят знаки опасности, соответствующие классу и подклассу, к которому отнесен данный груз, выполненные в соответствии с рис. П.6.1, П.6.2 и П.6.3 <*>. На транспортную тару и транспортные средства, содержащие остатки опасных грузов, также наносят знаки опасности.

Если груз обладает несколькими видами опасности, на упаковку и транспортные средства наносят все знаки, соответствующие этим видам опасности. При этом для газов подклассов 2.2, 2.4 на знаке опасности 6"а" (см. рис. П.6.1 <*>) вместо надписи "ЯД" указывается "Ядовитый газ".

2. Знаки опасности, наносимые на транспортную тару, должны иметь форму квадрата, повернутого на угол, со стороной не менее 100 мм, который условно разделен на два равных треугольника.

При размерах тары, не позволяющих наносить знаки опасности указанных размеров, допускается уменьшить сторону квадрата до 50 мм.

В верхнем треугольнике знака наносят символ опасности, в нижнем углу треугольника - номер подкласса. При нанесении нескольких знаков опасности номер подкласса указывают на знаке опасности того класса (подкласса), к которому отнесен груз. Рамка, символ и надписи на знаке опасности должны быть выполнены черным цветом, защищены от выцветания; другие цвета фона должны быть устойчивы к атмосферным воздействиям.

Рамку располагают на расстоянии 5 мм от кромки знака.

Для воспламеняющихся и ядовитых газов на знаках опасности 3 и 6"а" (см. рис. П.6.1 <*>) наносят соответствующие надписи: "Воспламеняющийся газ", "Ядовитый газ", для органических пероксидов на знаке опасности 5 наносят надпись "Органический пероксид".

Между символом и номером подкласса располагают надпись, характеризующую опасность груза, под ней - номер аварийной карточки.

Знаки опасности наносят на контрастном фоне перед манипуляционными знаками (рис. П.6.4 <*>).

Способы и материалы для нанесения знаков опасности принимают согласно ГОСТ 14192-77 "Маркировка грузов".

3. Знаки опасности, наносимые на транспортные средства, должны иметь размер стороны квадрата 250 мм. На расстоянии 15 мм от кромок знака располагают рамку черного цвета.

Вместо надписи между символом и номером класса на белом фоне проставляют номер аварийной карточки (см. рис. П.6.3 <*>).

Символы и цифры на знаках опасности должны быть нанесены черным цветом.

Под знаком опасности на оранжевой прямоугольной табличке размерами не менее 120 х 300 мм с черной рамкой шириной 10 мм по краям и высотой цифр в табличке не менее 25 мм указывается номер ООН (см. рис. П.6.3 <*>).

Высота цифр номера аварийной карточки должна быть 100 мм, номера подкласса - 50 мм. Знаки изготавливают из плотной бумаги с пленочным покрытием.

Допускается применение для изготовления знаков других материалов, отвечающих требованиям ГОСТ 14192-77.

Если цвет вагона совпадает с цветом знака, то знак обводят полосой белого цвета (ширина обводки 30 мм).

Знаки опасности должны прикреплять на транспортные средства грузоотправители и удалять после выгрузки грузополучатели.

На специализированные вагоны знаки опасности должны наносить грузоотправители краской, устойчивой к атмосферным воздействиям, по трафарету. Такой знак после выгрузки не удаляют.

На вагонах и контейнерах знаки опасности должны быть расположены таким образом, чтобы они были видны аварийно-спасательному персоналу. Знаки опасности располагают:

- на крытых вагонах - в центре двери с обеих сторон вагона;
- на контейнерах и контейнерах - цистернах - с четырех сторон и сверху;
- на универсальных контейнерах - рядом с номером контейнера.

ОТБОР И ПОДГОТОВКА ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

1. Крытые вагоны и контейнеры, предоставляемые для перевозки грузов, должны иметь исправный кузов без щелей с исправной кровлей. Отверстия для труб в кровле при наличии временных печных разделок должны быть заделаны железом.

Постоянные печные разделки должны иметь исправные, плотно закрывающиеся колпаки.

Вагоны и контейнеры перед подачей под погрузку должны быть тщательно осмотрены. Обнаруженные при осмотре щели и неплотности в кузове вагона и контейнера парка железных дорог должны быть устранены работниками вагонного хозяйства дороги.

Заделка щелей (просветов) в дверных и люковых проемах вагонов и контейнеров производится грузоотправителем. При погрузке грузов средствами дороги заделка производится дорогой.

2. Пригодность вагона и контейнера в коммерческом отношении для перевозки данных грузов устанавливает грузоотправитель.

Грузоотправитель обязан отказаться от погрузки грузов в вагон (контейнер) при наличии в нем неисправностей, которые могут повлечь за собой загорание груза при перевозке.

3. Заделка щелей (просветов) в дверных и люковых проемах вагонов (контейнеров) при погрузке грузов, за исключением перечисленных в п.7 настоящего Приложения, производится толем, рубероидом, плотным картоном или другим аналогичным материалом. Для плотного прилегания к щели материал, используемый для заделки, прикрепляется деревянными планками на гвоздях. Заделка должна производиться с внутренней стороны вагона. Дверь, через которую производится погрузка, заделывается снаружи.

4. При перевозке неопасных грузов в решетчатой или бумажной упаковке, с применением стружки, соломы осмотр вагонов (контейнеров) и подготовка под погрузку должны производиться в порядке, установленном пунктами 1 - 3 настоящего Приложения.

Отбор и подготовка вагонов (контейнеров) в противопожарном отношении под перевозку других неопасных грузов производятся в соответствии с правилами перевозок этих грузов.

5. Грузы, предъявляемые к перевозке в плотной таре (дощатой, фанерной, картонной), разрешается отгружать без заделки щелей и зазоров в дверных и люковых проемах вагонов (контейнеров).

6. В верхней части накладной на перевозку грузов, указанных в п. 4 настоящего Приложения, грузоотправитель обязан проставить штампы красного цвета: "Легко воспламеняется", "Прикрытие 3/0-0-1-0". В вагонном листе такие штампы проставляются станцией отправления.

7. При перевозке ваты хлопковой, льна, хлопка - волокна отбор и подготовка вагонов (контейнеров) должны производиться в порядке, предусмотренном пунктами 8 - 24 настоящего Приложения.

8. При предъявлении к перевозке или погрузке на сортировочных платформах грузов, указанных в п.7 настоящего Приложения, дежурный по станции, старший приемосдатчик сортировочной платформы или диспетчер обязаны дать заявку работнику вагонного хозяйства на отбор вагонов под погрузку.

Заявка записывается в специальной книге предъявления вагонов к осмотру (форма ВУ-14), которая ведется отдельно для таких грузов. В графе 5 книги после номеров вагонов должно быть указано, под погрузку какого груза вагоны предназначаются.

9. Работник вагонного хозяйства (осмотрщик вагонов), получив заявку, обязан особенно тщательно проверить исправность стен, пола, крыши, люков, дверей и печной разделки вагона.

Плотность кузова проверяется изнутри вагона при закрытых дверях и люках. Осмотр вагонов в темное время суток должен производиться в хорошо освещенных местах.

При проверке плотности кузова вагона особое внимание должно быть обращено на места сопряжения опалубки крыши с деревянной обшивкой боковых стен, фрамуг с обшивкой торцевых стен, а у вагона с переходной площадкой - также на место сопряжения опалубки крыши с обшивкой торцевой стены, выходящей на тормозную площадку.

10. Обнаруженные при осмотре щели обводятся мелом, выявленные неисправности должны быть устранены работниками вагонного хозяйства, после чего осмотрщик вагонов, убедившись в исправности вагона, делает отметку в графе 10 книги осмотра вагонов о годности его под погрузку данного груза.

При подаче вагонов под двойные операции на подъездные пути, где нет осмотрщиков вагонов, а также при погрузке указанных грузов на станциях, где нет работников вагонного хозяйства, порядок осмотра и подготовки вагонов, а также порядок направления подготовленных вагонов в пункты погрузки устанавливаются начальником отделения дороги.

11. Поданный под погрузку вагон должен быть тщательно осмотрен в коммерческом отношении приемосдатчиком железной дороги, если погрузка грузов производится средствами дороги, или грузоотправителем, если погрузка производится его средствами.

12. Заделка щелей (просветов) в дверных проемах и люковых отверстиях вагонов производится крафт-бумагой на жидком стекле, или деревянными рейками с применением войлочных прокладок, или стеклотканью на клеевой основе.

Способы заделки указаны в Приложении 8 настоящих Правил.

13. Перед погрузкой каракуля отправитель обязан произвести заделку щелей в дверных проемах, люковых и других отверстиях крафт-бумагой на жидком стекле, после чего обить изнутри весь кузов асбестовым картоном или стеклотканью.

14. На подготовку вагонов под перевозку начальник станции предоставляет грузоотправителю в зависимости от количества поданных вагонов дополнительное время, но не более 1,5 ч на всю одновременно поданную партию вагонов.

Грузоотправитель обязан иметь неснижаемый запас материалов для заделки щелей вагонов (полосы бумаги, жидкое стекло, сбитые рейки с войлочными прокладками, валики бумажные и т.д.).

15. После заделки щелей грузоотправитель (а при погрузке средствами дороги - приемосдатчик станции) должен вторично осмотреть вагон изнутри при закрытых дверях и люках.

16. По окончании погрузки двери вагона для более плотного прилегания к наружной раме проема укрепляются снаружи тремя деревянными клиньями, которые забиваются между нижней обвязкой двери и направляющими кронштейнами.

17. При перевозке грузов, указанных в п.7 настоящего Приложения, мелкими отправлениями в сборных вагонах укладка их должна производиться с отделением от стен другими грузами (по возможности в жесткой таре).

Размещение таких грузов в междверном пространстве не допускается. Если такая укладка груза невозможна, вагон должен быть подготовлен в порядке, установленном пунктами 1 - 6 настоящего Приложения.

18. Контейнер, подаваемый под перевозку грузов, перечисленных в п. 7 настоящего Приложения, должен быть технически исправен, не иметь щелей и неплотностей в крыше, стенах, полу, дверях и внутренней обшивке контейнера. Запорные устройства должны обеспечивать плотное прилегание дверей. Осмотр контейнеров производит осмотрщик контейнеров.

19. Перед подачей с контейнерных площадок станции на склад грузоотправителя под погрузку грузов порожние контейнеры предварительно подвергаются тщательному техническому осмотру снаружи и изнутри при плотно закрытых дверях и хорошем наружном освещении.

20. При передаче контейнеров на подъездной путь под погрузку грузов отметки о пригодности контейнеров в техническом отношении делаются железной дорогой и

грузоотправителем в специальной книге регистрации контейнеров, сдаваемых и принимаемых на подъездные пути.

21. Перед погрузкой грузов отправитель обязан тщательно осмотреть поданный контейнер как снаружи, так и изнутри (при закрытых дверях) и установить пригодность контейнера под перевозку данного груза в коммерческом отношении. Если грузоотправителем будет установлено, что контейнер неисправен и не годится под перевозку таких грузов, он должен отказаться от погрузки груза в данный контейнер.

Обнаруженные при осмотре зазоры и неплотности в дверном проеме и между створками дверей грузоотправитель обязан устранить в порядке, предусмотренном в Приложении 8 настоящих Правил.

На устранение неплотностей и подготовку контейнеров под перевозку начальник станции предоставляет грузоотправителю дополнительное время до 30 мин на каждый контейнер.

22. При оформлении нарядов КЭУ-5 и КЭУ-16 грузоотправитель должен сделать отметку о пригодности данного контейнера под перевозку в левой верхней части дубликата и копии дубликата наряда КЭУ-5 или наряда КЭУ-16.

23. После окончания погрузки грузоотправитель обязан плотно закрыть двери контейнера, проверить, вошли ли запорные стержни в гнезда, наложить закрутку и запломбировать контейнер.

24. Приемосдатчик контейнерной площадки при приеме от грузоотправителя или шофера - экспедитора груженого контейнера обязан тщательно осмотреть контейнер снаружи, проверить плотность закрытия дверей, правильность пломбирования и наложения закрутки, а также наличие в соответствующих экземплярах нарядов КЭУ-5 и КЭУ-16 отметки грузоотправителя о пригодности контейнера для перевозки данного груза.

При обнаружении технических и коммерческих неисправностей контейнера, а также при отсутствии в нарядах отметки грузоотправителя о пригодности контейнера для перевозки данного груза контейнер к перевозке не принимается.

СПОСОБЫ ПОДГОТОВКИ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ В ПРОТИВОПОЖАРНОМ ОТНОШЕНИИ ПОД ПЕРЕВОЗКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

I. Порядок заделки щелей в крытых вагонах крафт-бумагой на жидком стекле

1. Для заделки щелей этим способом применяется бумага мешочная по ГОСТ 2228-81 или крафт-оберточная по ГОСТ 8273-75 массой не менее 60 г/кв. м.

Жидкое стекло (силикат натрия технический, ГОСТ 13078-81), применяемое в качестве клея и являющееся одновременно огнестойким составом, наносится кистью на всю поверхность одной стороны приклеиваемой бумаги.

Нанесение жидкого стекла непосредственно на заклеиваемую поверхность кузова вагона с применением бумаги, не смазанной жидким стеклом, запрещается.

Поверхность, на которой наклеивается бумага, должна быть предварительно очищена от пыли.

2. Устранение просветов в стенах вагона и щелей в местах сопряжения опалубки крыши с обшивкой боковых стен, фрамуг с обшивкой торцовых стен, а у вагонов с ручным тормозом также в местах сопряжения опалубки крыши с обшивкой торцовой стены, выходящей на тормозную площадку, производится заклежкой их полосами бумаги шириной 15 см. Полосы наклеиваются симметрично по отношению к щели по всей ее длине с выходом за концы не менее чем на 5 см.

При заклежке щелей большой длины составными полосами концы полос в местах соединения должны накладываться один на другой на 5 - 10 см.

3. Перед устранением просветов в люках ставень люка плотно закрывается и запирается на закидки, которые закрепляются проволокой.

Для обеспечения более плотного прилегания ставня люка к раме он дополнительно притягивается за кольцо проволокой, концы которой закручиваются вокруг гвоздя, вбиваемого в верхнюю планку рамки люка.

На лист бумаги размером 50 x 80 см наносится с одной стороны слой жидкого стекла, так, чтобы была покрыта вся площадь бумаги, после чего этот лист накладывается на люковую просвет и приклеивается к обшивке стены (рис. П.8.1 <*>).

Запрещается оставлять поверхность бумаги со стороны люка не покрытой жидким стеклом.

4. Перед заделкой печной разделки проверяется плотность прилегания крышки и скобы.

Лист размером 70 x 70 см покрывается с одной стороны жидким стеклом и приклеивается к изоляционному кожуху каркаса печной разделки (рис. П.8.2 <*>).

5. Заделка нерабочей двери вагона производится в следующем порядке: дверь вагона плотно закрывается, запирается дверной накладкой и укрепляется снаружи деревянными клиньями.

Просветы (щели) между дверью и наружной рамой дверного проема заклеиваются изнутри вагона полосами шириной 15 см по всему периметру дверного проема.

6. Просветы (щели) в дверном проеме рабочей двери устраняются до погрузки или после погрузки следующим образом: на бумажную полосу шириной 20 см с одного края вдоль полосы на ширину 5 см наносится жидкое стекло, затем полоса складывается вдвое без перегиба и края склеиваются так, чтобы в средней части полосы образовался валик.

Такие склеенные бумажные полосы заготавливаются в количестве, достаточном для наклейки по периметру дверного проема.

Приготовленные полосы с валиками промазываются жидким стеклом с одной стороны склеенного края на ширину 5 см и приклеиваются к дверным вертикальным стойкам, верхнему дверному брусу и полу вагона так, чтобы полосы на всю ширину валика выступали

за наружную раму дверного проема (рис. П.8.3 <*>). В местах соединения валики не должны иметь разрывов, для чего края валиков вставляются один в другой на 3 - 5 см.

После приклеивания валиков на них наносится жидкое стекло.

Приклейка валика к полу вагона производится после погрузки.

По окончании погрузки рабочая дверь аккуратно закрывается, чтобы не повредить (не смять) валики, которые должны плотно прилегать к двери, и укрепляются клиньями.

II. Порядок заделки щелей в крытых вагонах деревянными рейками с применением войлочных прокладок

7. Для заделки щелей в кузове вагона применяются деревянные рейки шириной 40 - 50 мм и толщиной 10 - 15 мм. Длина рейки должна перекрывать щели на 50 мм в каждую сторону.

Рейки прибиваются гвоздями длиной от 20 до 50 мм. Гвозди забиваются в шахматном порядке на расстоянии друг от друга не более 250 мм. При этом обшивка кузова вагона не должна пробиваться насквозь. Головки гвоздей должны быть утоплены в дерево.

В качестве прокладок для заделки щелей должен применяться войлок по ГОСТ 6418-81.

8. Просветы между досками обшивки заделываются деревянными планками, прибиваемыми гвоздями с внутренней стороны вагона. Заделка таких щелей может производиться также фанерой, при этом длина гвоздей должна быть 15 - 20 мм.

Заделка просветов между досками обшивки может производиться без войлочных прокладок, если прибиваемые планки плотно прилегают к доскам обшивки.

9. Заделка щелей в местах сопряжения фрамуг с обшивкой торцовых стен, опалубки и крыши с обшивкой боковых стен, а у вагонов с ручным тормозом также в местах сопряжения опалубки крыши с обшивкой торцовой стены, выходящей на тормозную площадку, производится путем предварительного наложения на места просветов войлока с последующей обшивкой деревянными рейками (рис. П.8.4 и П.8.5 <*>).

10. Просветы в люках заделываются деревянными рейками с прокладкой войлоком (рис. П.8.6 <*>).

Ставень люка плотно закрывается и запирается на закидки, которые закрепляются проволокой.

Для заделки просветов в люках предварительно подготавливаются две деревянные планки, имеющие специальные вырезы: один - для закидки люка, второй - для захода под ушко. Эти планки с прокладкой из войлока вставляются вплотную к вертикальным стенкам рамки люкового отверстия между закидкой и ставнем люка и заводятся под ушко. После этого вертикальные планки закрепляются двумя распорными горизонтальными планками (одна внизу рамки, другая сверху) с войлочными прокладками, плотно прилегающими к ставню люка.

Горизонтальные планки скрепляются с вертикальными при помощи коротких планок, прибиваемых к углу гвоздями. После этого ставень люка для более плотного прилегания к рамке дополнительно закрепляется проволокой, которая пропускается через кольцо ставня и закручивается вокруг гвоздя, вбиваемого в верхнюю планку рамки люка.

11. Заделка печной разделки производится путем подкладки войлока под крышку разделки с последующей затяжкой болта (рис. П.8.7 <*>).

12. Просветы нерабочей двери заделываются изнутри вагона до погрузки (рис. П.8.8 <*>).

Дверь вагона плотно закрывается, запирается дверной накладкой и укрепляется снаружи деревянными клиньями.

На вертикальные дверные стойки по всей высоте прибиваются деревянные планки (рейки) с войлочной прокладкой, которая должна выступать за наружную раму дверного проема на 20 - 30 мм (до соприкосновения с обшивкой двери).

У вагонов с металлическими дверными стойками заделка боковых просветов в дверных проемах производится только при помощи бумажных валиков.

Для устранения нижнего просвета (между дверью и порогом) применяются две планки длиной по ширине дверного проема, между которыми прокладывается войлок, выступающий с одной стороны на 20 - 30 мм за ребро планок. Планки скрепляются гвоздями.

Подготовленные таким образом сдвоенные планки кладутся на порог вагона и укрепляются при помощи трех вспомогательных планок, один конец которых прибивается к продольным планкам, а другой - к настилу пола за армировкой вагона.

Верхний просвет нерабочей двери заделывается также при помощи двух скрепленных между собой планок с войлочной прокладкой. Эти планки при помощи трех коротких брусков (сечением 25 х 50 мм) соединяются с вспомогательной планкой, длина которой должна быть на 20 - 30 см больше ширины дверного проема.

Короткие соединительные бруски должны быть срезаны с одной стороны под прямым углом, а с другой - под углом 45 град.

Со стороны прямоугольного среза к брускам прибивается вспомогательная планка, а со стороны скошенного - сдвоенные планки с войлочной прокладкой. После этого вспомогательная планка прибивается к стойкам дверного проема на уровне обвязки двери так, чтобы сдвоенные планки упирались на верхний дверной брус, а выступающий конец войлочной прокладки плотно прилегал к двери вагона. Вспомогательная планка прибивается к каждой стойке дверного проема не менее чем четырьмя гвоздями.

В образовавшийся между сдвоенными планками и верхним дверным брусом угол закладывается полоска войлока шириной 3 - 4 см.

13. Заделка рабочей двери производится в том же порядке, как и нерабочей. При этом заделка верхнего и нижнего просветов у рабочей двери может производиться после загрузки вагона.

Рабочая дверь должна закрываться осторожно, чтобы не повредить выступающих концов войлочных прокладок.

После закрытия дверь укрепляется деревянными клиньями, забиваемыми между нижней обвязкой двери и направляющими кронштейнами.

III. Порядок заделки неплотностей в контейнерах

14. Заделка неплотностей в контейнерах может производиться бумагой на жидком стекле, деревянными рейками или фанерой, стеклотканью на клеевой основе.

15. Заделка неплотностей в стенках контейнера бумагой производится в порядке, установленном пунктами 1 и 2 настоящего Приложения.

Просветы в дверных проемах и между створками дверей заделываются бумажными валиками, изготовленными в соответствии с п. 6 настоящего Приложения.

Валики приклеиваются изнутри контейнера:

в деревянном контейнере - к правой и левой дверным стойкам, к верхнему брусу передней рамы и к полу контейнера;

в металлическом контейнере - к правой и левой средним передним стойкам, к потолку и полу контейнера.

Кроме того, валики приклеиваются изнутри контейнера в месте соединения левой и правой створок двери: в деревянном контейнере - к вертикальной стойке левой створки двери, а в металлическом контейнере - к вертикальному брусу левой створки двери (рис. П.8.9 <*>).

Вентиляционные отверстия заклеиваются листом бумаги размером 130 х 130 мм, промазанным жидким стеклом.

16. Заделка неплотностей в контейнерах может производиться также деревянными рейками или фанерой.

Просветы в дверных проемах и между створками дверей заделываются деревянными рейками шириной 30 - 40 мм и толщиной 10 мм.

Рейки прибивают изнутри контейнера:

в деревянном контейнере - к правой и левой дверным стойкам, к верхнему брусу передней рамы и полу контейнера;

в металлическом контейнере - к правой и левой средним передним стойкам, к потолку и к полу контейнера.

Для заделки просвета между створками деревянные рейки прибиваются: в деревянном контейнере - к вертикальной стойке левой створки двери, в металлическом - к вертикальному бруску левой створки двери (рис. П.8.10 <*>).

Вентиляционные отверстия в фанерной обшивке металлического контейнера забиваются листом фанеры размером 130 x 130 мм. Головки гвоздей должны быть утоплены в дерево.

17. Заделка неплотностей в контейнерах стеклотканью на клеевой основе производится в порядке, установленном в п.18 настоящего Приложения. Заделка неплотностей в стенах контейнера производится в соответствии с пунктами 19 и 22 настоящего Приложения.

Просветы (щели) в дверных проемах устраняются после погрузки в соответствии с пунктами 23 и 24 настоящего Приложения.

IV. Порядок заделки щелей и неплотностей в крытых вагонах стеклотканью на клеевой основе

18. Для заделки щелей применяется стеклоткань по ГОСТ 19907-83 (любых марок неразряженной структуры) и три вида клея, приготовленного на основе:

коагулюма в бензоле и полимера К-9 (20 : 80);

полимера К-9 и жидкого стекла (70 : 30);

коагулюма в бензоле, полимера К-9 и жидкого стекла (10 : 70 : 20).

Жидкое стекло выпускается по ГОСТ 13078-81, полимер К-9 выпускается по ТУ 113-03-17-02-83, коагулюм - отходы производства каучука.

Для получения клея могут применяться и другие связующие, отвечающие требованиям пожарной безопасности.

Поверхность, на которую наклеивается стеклоткань, должна быть предварительно очищена от пыли.

19. Заделка люка боковой стены (рис. П.8.11 <*>) производится наклейкой листа стеклоткани размером, превышающим размеры бокового люка на 10 - 12 см, по следующей технологии: ставень люка плотно закрывается и запирается на закидки, которые закрепляются проволокой. После этого вырезается лист стеклоткани соответствующего размера и наклеивается на люк к обшивке стены.

20. Перед заделкой печной разделки проверяют плотность прилегания крыши и скобы. Затем лист стеклоткани, превышающий по размерам размеры печной разделки на 10 - 12 см, приклеивают к печной разделке (рис. П.8.12 <*>).

21. Заделка неплотностей дверного проема и порога дверного проема производится приготовленными полосами стеклоткани шириной 20 - 25 см, которые приклеиваются:

в месте сопряжения стойки и двери с брусом со створкой двери (рис. П.8.13 <*>);

в месте сопряжения пола со створкой двери и порогом дверного проема (рис. П.8.14 <*>).

22. Заделка боковой стенки (рис. П.8.15 <*>) производится путем наклейки полос стеклоткани шириной 10 - 12 см в месте сопряжения крыши со створкой и боковой стенкой по всей длине неплотностей с выходом за концы не менее чем на 3 - 5 см.

23. Заделка верхней части дверного проема производится после погрузки с наклейкой стеклоткани (рис. П.8.16 <*>) на местах сопряжения обвязки крыши продольной с балкой стены над дверным проемом и створки двери с рельсом.

24. Заделка зазора между створками двери (рис. П.8.17 <*>) осуществляется наклейкой полос стеклоткани шириной до 20 см по всей длине зазора.

25. Заделка зазора между обвязкой крыши и торцевой стенкой (рис. П.8.18 <*>) производится наклейкой полос стеклоткани шириной до 20 см по всей длине зазора.

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ ВАГОНОВ (КОНТЕЙНЕРОВ)
И ИХ ЗАПОРНО-ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Настоящее свидетельство подтверждает, что вагон (контейнер) _____ по техническому состоянию кузова вагона (корпуса контейнера) и его запорно-предохранительных устройств гарантирует безопасную перевозку _____
(наименование перевозимого груза)

Срок действия свидетельства до _____

М.П.

Начальник службы, цеха,
ответственный за
техническое состояние
вагона (контейнера)