

## Приложение 2

Дата выдачи:	Дата вступления в силу	Срок действия: на неопределенный срок
Нормативно-правовое обоснование: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном железнодорожном сообщении от 28 апреля 2015 г. (далее – Межправительственное соглашение).		
Информация о внесенных изменениях: Полностью актуализированное Приложение 2		

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСМОТРЫ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ СТАНЦИЯХ

#### Содержание

1	ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ .....	3
1.1	Общие технические требования .....	3
2	ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ГРУЗОВОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм.....	3
2.1	Колесные пары.....	3
2.2	Тележки .....	4
2.3	Буксы .....	5
2.4	Рессоры и рессорное подвешивание.....	5
2.5	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты .....	6
2.6	Тормоза.....	7
2.7	Кузов .....	7
2.8	Рама .....	8
3	ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм .....	9
3.1	Колесные пары.....	9
3.2	Буферные приборы.....	9
3.3	Автосцепные устройства .....	9
3.4	Тормоза.....	9
3.5	Кузов и рама .....	10
4	ОСМОТР ФИНСКИХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ.....	10
4.1	Колесные пары.....	10

4.2	Тележки .....	100
4.3	Ударно-цепное устройство .....	11
4.4	Тормозное оборудование.....	11
4.5	Кузов и рама .....	11
5	ОСМОТР ФИНСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ .....	11
6	ПЕРЕЧЕНЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ КАРТ.....	12

## **1 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

Согласно статье 60 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном железнодорожном сообщении от 28 апреля 2015 г. (далее – Межправительственное соглашение) технический осмотр вагонов производится в соответствии с требованиями, указанными в настоящем Приложении.

Более подробное описание методов, рабочих инструментов и измерительных приборов, используемых для осмотра, а также критериев приемки представлено в технологических картах, которые являются неотъемлемой частью настоящего Приложения. Номера технологических карт указаны в конце предложений в скобках. При необходимости дальнейшая актуализация технологических карт выполняется уполномоченными официальными органами. Перечень технологических карт приведен в конце настоящего Приложения.

Необходимо учесть, что Приложение 2 не применяется в отношении скоростных пассажирских поездов.

### **1.1 Общие технические требования**

Передаче не подлежат вагоны:

- с отсутствующими на вагоне надписями, предусмотренными пунктом 8 статьи 60 Межправительственного соглашения;
- с неисправностями, угрожающими безопасности движения и пожарной безопасности;
- не обеспечивающие безопасный проезд пассажиров;
- не обеспечивающие сохранность перевозимых грузов;
- с неисправными устройствами, предохраняющими от падения на путь деталей, в том числе тормозной рычажной передачи;
- с повреждениями кузова, угрожающими безопасности движения поездов;
- имеющие признаки схода вагона с рельсов или нахождения в составе поезда, потерпевшем крушение (столкновение). При возврате поврежденных вагонов владельцу или собственнику, они должны предъявляться к передаче в порожнем состоянии по предварительному согласованию перевозчиков. Поврежденные вагоны должны быть подготовлены в техническом отношении с учетом обеспечения безопасности движения при возврате;
- с истекшим сроком разрешения на эксплуатацию и планового вида ремонта, за исключением порожних вагонов, возвращаемых владельцу или собственнику.

## **2 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ГРУЗОВОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм**

### **2.1 Колесные пары**

Колесные пары должны иметь цельнокатаные колеса.

Запрещается допускать к следованию в поездах вагоны:

- после схода с рельсов;
- с трещиной в любой части оси колесной пары;
- с трещиной в ободе, диске и ступице колеса (технологическая карта 2.1.2);

– при износах и повреждениях колесных пар, при которых может быть нарушено нормальное взаимодействие пути и подвижного состава (технологические карты 2.1.1-2.1.13).

Передаче не подлежат вагоны, у которых:

- толщина обода колес менее 22 мм (технологическая карта 2.1.3);
- толщина гребня, измеренная на расстоянии 18 мм от его вершины, более 33 мм и менее 24 мм (технологическая карта 2.1.4);
- равномерный прокат по кругу катания более 9 мм. Неравномерный прокат более 2 мм (технологическая карта 2.1.5);
- протертое место на оси глубиной более 2,5 мм (технологическая карта 2.1.15);
- откол гребня обода колеса (технологическая карта 2.1.13);
- сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси (технологическая карта 2.1.12);
- ползуны на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм (технологическая карта 2.1.6);
- выщербина, выкрашивание (раковина) на поверхности катания колеса длиной более 50 мм или глубиной более 10 мм; трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, не допускаются (технологическая карта 2.1.7);
- вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм (технологическая карта 2.1.8);
- остrokонечный накат гребня (технологическая карта 2.1.9);
- кольцевые выработки на поверхности катания у основания гребня глубиной более 1 мм; при уклоне 1:7 – глубиной более 2 мм или шириной более 15 мм (технологическая карта 2.1.10);
- местное увеличение ширины обода колеса более 5 мм (технологическая карта 2.1.11);
- торцевые поверхности ободов колес покрыты краской или загрязнены любыми смазочными веществами (технологическая карта 2.1.14).

## **2.2 Тележки**

Запрещается постановка в поезда и следование в них грузовых вагонов, в тележках которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

- изломы, трещины в литых балках и рамах, соединительной балке или пятнике четырехосной тележки, подпятнике в видимой зоне (технологическая карта 2.2.1);
- отсутствие или излом колпака скользуна; отсутствие болта, гайки (технологическая карта 2.2.2);
- суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у основных типов четырехосных вагонов – более 20 мм или менее 4 мм. Зазор между скользунами с одной стороны тележки может отсутствовать (технологическая карта 2.2.3);
- у восьмиосных цистерн суммарный зазор между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца цистерны менее 4 мм или более 15 мм; между соединительной и надрессорной балками с обеих сторон одной двухосной тележки – менее 4 мм или более 20 мм (технологическая карта 2.2.4);
- отсутствие зазоров между скользунами у восьмиосных цистерн в двух любых скользунах одной четырехосной тележки с одной стороны цистерны, по диагонали цистерны между скользунами соединительной и шкворневой балок, по диагонали четырехосной тележки между скользунами надрессорной и соединительной балок (технологическая карта 2.2.4);

- отсутствие или излом шкворня (технологическая карта 2.2.7);
- обрыв заклепки фрикционной планки, излом или трещина фрикционного клина или фрикционной планки, излом упорного бурта фрикционного клина (технологическая карта 2.2.8);
- трещины, изломы или отсутствие полиуретановой накладки наклонной поверхности фрикционного клина (технологическая карта 2.2.8)
- ослабление крепления пятника или подпятника, обрыв хотя бы одной заклепки или болта крепления пятника или подпятника (технологические карты 2.2.5 и 2.2.6).

В тележках типа BARBER S-2-R не допускается:

- отсутствие или излом элементов (корпуса, колпака, пружин и т.д.) скользуна (отсутствие элементов крепления колпака скользуна не является неисправностью или браковочным признаком) (технологическая карта 2.2.9);
- зазор между колпаком скользуна и износостойкой пластиной на опоре шкворневой балки рамы кузова (технологическая карта 2.2.9);
- смещение корпуса скользуна относительно площадки на надрессорной балке (технологическая карта 2.2.9),
- трещина, ослабление резьбового крепления корпуса скользуна и износостойкой планки (технологическая карта 2.2.9);
- полное завышение индикатора фрикционного клина относительно поверхности надрессорной балки или его отсутствие видимого индикатора на вертикальной поверхности клина (технологическая карта 2.2.10);
- отсутствие или излом ограничителя вертикальных перемещений буксового узла или его крепежа в буксовом проеме боковой рамы, ослабление самостопорящей гайки в буксовом проеме (технологическая карта 2.2.11).

## 2.3 Буксы

Не допускаются следующие неисправности:

- трещины корпусов букс и крепительных крышек, трещины и деформация смотровых крышек; откол наружных колец кассетного подшипника, выполненного под адаптер (технологическая карта 2.3.1);
- ослабление торцевого крепления подшипников на оси (технологическая карта 2.3.2);
- ослабление или отсутствие болтов, деформация крышек буксы (технологическая карта 2.3.3);
- выброс смазки на диск или обод колеса (технологическая карта 2.3.4);
- сдвиг или перекося буксы в буксовом проеме (технологическая карта 2.3.5);
- нагрев подшипников свыше 80°C относительно температуры окружающего воздуха по показаниям средств диагностики на ходу поезда (технологическая карта 2.3.6);
- нагрев верхней части корпуса буксы свыше 60°C – с подшипниками роликовыми цилиндрическими и сдвоенными, свыше 70°C – с подшипниками кассетного типа относительно температуры окружающего воздуха (технологическая карта 2.3.6).

## 2.4 Рессоры и рессорное подвешивание

Не допускаются следующие неисправности рессор и рессорного подвешивания:

- проседание пружин, потеря своих упругих свойств, вызывающие перекося кузова или удары рамы вагона о ходовые части (технологическая карта 2.4.1);
- смыкание витков пружин (технологическая карта 2.4.2);
- свободное состояние пружин, смещение опорных витков пружин (технологическая карта 2.4.3);
- излом пружины, а также отсутствие хотя бы одной пружины (технологическая карта 2.4.4);
- излом хомута, листа рессоры или излом пружины, а также отсутствие хотя бы одной пружины, трещины хомута, листа рессоры или пружины тележек моделей КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау (технологическая карта 2.4.5);
- сдвиг или перекося фрикционных планок рессорного комплекта тележки 18-100 (технологическая карта 2.4.6);
- сдвиг или перекося эллиптической рессоры, листа эллиптической рессоры тележек моделей КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау (технологическая карта 2.4.7);
- излом или трещина наконечника эллиптической рессоры тележек модели КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау (технологическая карта 2.4.8);
- излом или трещина в деталях люлечного подвешивания тележек моделей КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау (технологическая карта 2.4.9);
- следы сварочных работ на листовых рессорах и пружинах тележек всех моделей (технологическая карта 2.4.10).

## 2.5 Автоцепные устройства и поглощающие аппараты

Не допускаются следующие неисправности автоцепного устройства и поглощающих аппаратов:

- высота продольной оси автоцепки над головками рельсов у груженых 4-х осных вагонов менее 950 мм, у грузовых порожних вагонов менее 980 мм, у груженых 8-ми осных менее 990 мм, и более 1080 мм у всех типов грузовых вагонов; разность по высоте между продольными осями двух сцепленных автоцепок более 100 мм (технологическая карта 2.5.1);
- трещины в корпусе автоцепки, тяговом хомуте, изгиб или поломка деталей механизма автоцепки, трещина или излом клина или валика тягового хомута (технологическая карта 2.5.2);
- недействующий предохранитель замка автоцепки от саморасцепа (технологическая карта 2.5.3);
- расцепной рычаг не входит в паз кронштейна; трещины, изломы, сколы на видимых поверхностях расцепного рычага (технологическая карта 2.5.4);
- трещина или излом планки, поддерживающей тяговый хомут, кронштейна или державки расцепного рычага, ударной розетки, упорной плиты или упорных угольников, центрирующей балочки или маятниковой подвески (технологическая карта 2.5.5);
- трещина или сквозная протертость корпуса фрикционного поглощающего аппарата, повреждение поглощающего аппарата, вызывающее потерю упругих свойств (технологическая карта 2.5.6);
- изломы, трещины или сколы корпуса в видимой зоне в деталях поглощающего аппарата и тяговом хомуте (технологические карты 2.5.7);
- суммарный зазор между передним упором и упорной плитой и задним упором и корпусом эластомерного поглощающего аппарата более 50 мм (технологическая карта 2.5.8).

## 2.6 Тормоза

- вагоны должны быть оборудованы автоматическими тормозами, допускающими их совместную работу с автоматическими тормозами других систем, применяемых на железных дорогах, по которым данные вагоны будут следовать (технологическая карта 2.6.1);
- вагоны должны иметь исправные соединительные рукава и концевые краны с обоих концов вагона, утечки воздуха не допускаются (технологическая карта 2.6.2);
- контактная планка авторежима должна быть закреплена на опорной планке с помощью болтов (технологическая карта 2.6.3);
- в грузовых вагонах с одним тормозным цилиндром при включенной тормозной магистрали ручки концевых и разобщительных кранов должны иметь положение, параллельное оси воздухопровода (технологическая карта 2.6.4);
- неработающий (свободный) соединительный рукав должен быть помещен на расцепной привод автосцепки (технологическая карта 2.6.5);
- откол, трещина корпуса концевого или разобщительного крана, заклинивание клапана крана не допускаются (технологическая карта 2.6.6);
- повреждение (неисправность) воздухопроводов – трещины, надломы, неплотность их соединений, ослабление трубопроводов в местах крепления – не допускаются (технологическая карта 2.6.7);
- выход штока тормозного цилиндра грузового вагона при полном служебном торможении должен соответствовать нормативам, установленным Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава (технологическая карта 2.6.8);
- не допускается наличие разнотипных тормозных колодок на одном вагоне (технологическая карта 2.6.9);
- толщина тормозной колодки должна соответствовать допустимым параметрам (технологическая карта 2.6.10);
- не допускается отсутствие или неисправность крепежных деталей и предохранительных (поддерживающих) устройств тормозного оборудования (технологическая карта 2.6.11);
- расположение тормозных рычагов, вызывающее трение их об ось колесной пары, не допускается (технологическая карта 2.6.12);
- не допускаются трещины и изломы в деталях рычажной передачи, неисправные или отсутствующие предохранительные устройства, отсутствие валиков, шайб, шплинтов в тормозной рычажной передаче или неправильная их постановка (технологическая карта 2.6.13).

Два хвостовых вагона в передаваемом составе поезда должны быть с включенными действующими автоматическими тормозами.

## 2.7 Кузов

Не допускаются:

- неисправности запоров люков и дверей, вызывающие самопроизвольное их открывание (технологическая карта 2.7.1);
- неисправности стоек или дверного бруса, которые могут привести к потере или повреждению груза, и создающие угрозу безопасности движения (технологическая карта 2.7.2);

- повреждения крыши, обшивки и пола, вследствие чего груз может быть испорчен вследствие подмочки, выпасть на путь или быть расхищенным (технологическая карта 2.7.3);
- неисправности люков крыши крытого вагона (технологическая карта 2.7.4);
- отсутствие двери или дверного упора, неисправности крепления дверных рельсов, которые могут вызвать падение двери на путь (технологическая карта 2.7.5);
- повреждения бортов, петель и запоров у платформ, вызывающие падение бортов, выход их за габарит или падение груза (технологическая карта 2.7.6);
- течь или сдвиг котла цистерны (технологическая карта 2.7.7);
- трещины в сварных швах в местах соединения фасонных лап с котлом; трещины в швах и крепежных стяжках с превышением  $\frac{1}{4}$  их поперечного сечения (технологическая карта 2.7.8);
- неплотности крышки загрузочного люка, отсутствие или неисправности крепежных болтов и предохранительных клапанов (технологическая карта 2.7.9);
- ослабление или обрыв пояса котла цистерны (технологическая карта 2.7.10);
- неисправности или отсутствие запорно-предохранительного клапана нижнего сливного прибора цистерны (технологическая карта 2.7.11);
- изломы или деформация стоек платформ для перевозки леса; отсутствие болтов крепления стоек, обеспечивающих их надежную фиксацию в вертикальном положении (технологическая карта 2.7.12);
- трещины, отсутствие или неисправность фитинговых упоров, опорной плиты, изгиб валиков крепления фитинговых упоров фитинговой платформы (технологическая карта 2.7.13);
- неплотное прилегание и ненадежная фиксация крышек люков вагонов-хопперов (технологическая карта 2.7.14).

## 2.8 Рама

Не допускаются:

- изломы или трещины (переходящие с горизонтальной на вертикальную полку) хребтовой, боковой, шкворневой или концевой балок, трещины в узлах сочленения хребтовой и шкворневой балок (технологическая карта 2.8.1);
- продольные трещины в балках рамы длиной более 300 мм (технологическая карта 2.8.2);
- вертикальные, продольные и наклонные трещины любой длины, если они проходят более чем через одно отверстие для болтов или заклепок; в усиливающих планках или накладках, ранее поставленных при ремонте на балках рамы, не допускаются изломы и трещины те же, что и в самих балках рамы (технологическая карта 2.8.3);
- ослабление заклепочного или болтового крепления пятника к раме вагона (технологическая карта 2.8.4);
- длина вертикальных или наклонных трещин, расположенных на одной стенке балки, более 100 мм (технологическая карта 2.8.5);
- трещины или разрывы верхнего или вертикального листа поперечной шкворневой или концевой балок рамы; или трещины любой длины в рамах длиннобазных платформ с длиной базы по пятниковым опорам более 18 м (технологическая карта 2.8.6).



### **3 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм**

#### **3.1 Колесные пары**

Не допускаются следующие дефекты колесных пар:

- равномерный прокат по кругу катания более 5 мм у пассажирских вагонов, следующих в поездах со скоростью до 160 км/час (технологическая карта 3.1.1);
- неравномерный прокат более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов – более 1 мм (технологическая карта 3.1.2);
- толщина гребня, измеренная на расстоянии 18 мм от вершины гребня, более 33 мм или менее 25 мм в поездах, следующих со скоростью до 120 км/ч; в поездах, следующих со скоростью свыше 120 км/ч – более 33 мм или менее 28 мм (технологическая карта 3.1.3);
- ползун на поверхности катания колесной пары глубиной более 1 мм (технологическая карта 3.1.4);
- толщина обода колеса менее 35 мм для вагонов, обращающихся со скоростью до 140 км/ч; а в поездах, следующих со скоростью свыше 140 км/ч, – менее 40 мм (технологическая карта 3.1.5);

#### **3.2 Буферные приборы**

Контролируются только при техническом обслуживании на пунктах формирования и оборота (технологическая карта 3.2.1):

- высота оси буферов от головки рельса должна быть не более 1065 мм и не менее 980 мм;
- расстояние между буферами (от центра до центра) должно быть не более 1750 мм и не менее 1740 мм;
- не допускается отсутствие или неисправность деталей буферного крепления; трещина буферного стакана.

#### **3.3 Автосцепное устройство**

При техническом обслуживании пассажирских вагонов в эксплуатации контролируются следующие параметры:

- высота оси автосцепки над уровнем головки рельсов у вагонов с пассажирами должна быть не менее 980 мм и не более 1080 мм у вагонов без пассажиров (технологическая карта 3.3.1);
- при скорости курсирования до 120 км/ч разница по высоте сцепленных автосцепок не должна превышать 70 мм; при скорости курсирования свыше 120 км/ч – 50 мм (технологическая карта 3.3.1);
- автосцепка САЗ пассажирского вагона должна быть оснащена ограничителем вертикального перемещения (технологическая карта 3.3.1).

#### **3.4 Тормоза**

- ручные тормоза всех вагонов в составе поезда должны быть в исправном состоянии;

- вагоны с дисковым тормозом должны быть оборудованы индикаторным устройством действия тормоза (технологическая карта 3.4.1);
- допускается следование в составе поезда вагона, оборудованного исправной тормозной магистралью и соединительными рукавами; при этом два хвостовых должны быть вагона с включенными действующими автоматическими тормозами (технологическая карта 3.4.2).

### **3.5 Кузов и рама**

- торцевые стены вагонов должны быть оборудованы не менее чем двумя электрическими сигнальными фонарями красного цвета (технологическая карта 3.5.1).

## **4 ОСМОТР ФИНСКИХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

### **4.1 Колесные пары**

Не допускается наличие следующих неисправностей колесных пар:

- толщина гребня колеса, измеряемая на расстоянии 18 мм от его вершины, более 33 мм и менее 25 мм (технологическая карта 4.1.1);
- равномерный прокат по кругу катания более 9 мм (технологическая карта 4.1.2);
- вертикальный подрез гребня слишком большой, величина  $qR$  должна быть не менее 7 мм (технологическая карта 4.1.3);
- на поверхности катания колеса длина ползуна более 45 мм (технологическая карта 4.1.4);
- навар на поверхности катания колеса длиной более 30 мм и высотой более 0,5 мм (технологическая карта 4.1.5);
- на поверхности катания колеса имеется раковина, скол или выщербина длиной 15 мм – 30 мм с глубиной более 5 мм. Если длина более 30 мм, глубина не должна превышать 0,5 мм (технологическая карта 4.1.6);
- отсутствие крышки буксы (технологическая карта 4.1.7);
- температура буксы свыше  $+85^{\circ}\text{C}$ , превышение температуры буксы составляет более  $+65^{\circ}\text{C}$  по сравнению с температурой наружного воздуха, перепад температур одной оси более  $+35^{\circ}\text{C}$  (технологическая карта 4.1.8).

### **4.2 Тележки**

Не допускается наличие следующих неисправностей тележек:

- сдвиг подбуксовых связей тележек, отсутствие и/или ослабление крепежных болтов (технологическая карта 4.2.1);
- в груженных вагонах с листовыми рессорами зазор между хомутом и ограничителем рессоры составляет менее 10 мм (технологическая карта 4.2.2);
- в пружинных и листовых рессорах имеются изломы и трещины, излом и смещение хомутов листовых рессор, повреждение проушины коренного листа листовой опоры (технологическая карта 4.2.3);
- у пружинной рессоры тележки К-17 отсутствует запас упругости (технологическая карта 4.2.4);
- подвесные серьги и опоры рессор, пальцы и крепежные детали подвески неисправны (технологическая карта 4.2.5).

### **4.3 Ударно-цепные устройства**

Не допускается наличие следующих неисправностей ударно-цепных устройств:

- высота от головки рельса менее 950 мм (у груженных вагонов) и более 1050 мм (у порожних вагонов), разность по высоте между продольными осями сцепленных автосцепок более 100 мм (технологическая карта 4.3.1);
- высота продольной оси буфера вагонов с винтовой сцепкой от головки рельса менее 970 мм и более 1070 мм, разность по высоте между продольными осями буферов соседних вагонов более 100 мм (технологическая карта 4.3.2);
- несцепленная винтовая стяжка не подвешена на специальный крюк (технологическая карта 4.3.3).

### **4.4 Тормозное оборудование**

Не допускается наличие следующих неисправностей тормозного оборудования:

- наличие в вагонах автоматических пневматических тормозных приборов, которые препятствуют одновременной работе другого тормозного оборудования (технологическая карта 4.4.1);
- неправильное положение разобщительного крана пневматического тормоза (технологическая карта 4.4.2);
- неправильное положение рукоятки выбора вида подвижного состава (в грузовом составе в положении Т) (технологическая карта 4.4.3);
- в вагоне отсутствуют концевые краны и/или соединительные рукава тормозной магистрали (технологическая карта 4.4.4);
- неработающие (свободные) соединительные рукава не помещены на подвеску соединительных рукавов (технологическая карта 4.4.5);
- толщина тормозной колодки в самом тонком месте является недостаточной (технологическая карта 4.4.6);
- стояночный тормоз не полностью вывернут (технологическая карта 4.4.7).

### **4.5 Кузов и рама**

Не допускается наличие следующих неисправностей рамы и кузова вагона:

- стойки лесовозных платформ изогнуты и/или имеют изломы, болты крепления стоек отсутствуют или ненадежно закреплены (технологическая карта 4.5.1).

## **5 ОСМОТР ФИНСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ**

В случае эксплуатации финских пассажирских вагонов на территории России, по ним будут подготовлены инструкции по осмотру, которые станут частью общего материала инструкций для осмотрщика вагонов.

# ПЕРЕЧЕНЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ КАРТ

	Номер технологической карты	Объект осмотра по технологической карте
1	2.1.1	Колесные пары; Неисправности на поверхности катания
2	2.1.2	Колесные пары; Трещины в ободе, диске или ступице колеса
3	2.1.3	Колесные пары; Толщина обода колеса
4	2.1.4	Колесные пары; Толщина гребня колеса
5	2.1.5	Колесные пары; Прокат по кругу катания колеса
6	2.1.6	Колесные пары; Ползун на поверхности катания колеса
7	2.1.7	Колесные пары; Выщербина или выкрашивание (раковина)
8	2.1.8	Колесные пары; Вертикальный подрез гребня колеса
9	2.1.9	Колесные пары; Остроконечный накат гребня колеса
10	2.1.10	Колесные пары; Кольцевые выработки на поверхности катания колеса
11	2.1.11	Колесные пары; Увеличение ширины обода колеса
12	2.1.12	Колесные пары; Сдвиг или ослабление ступицы колеса
13	2.1.13	Колесные пары; Откол гребня колеса
14	2.1.14	Колесные пары; Загрязнения торцевых поверхностей ободов колес
15	2.1.15	Колесные пары; Протертость оси
16	2.2.1	Тележки; Литые детали тележки
17	2.2.2	Тележки; Скользун
18	2.2.3	Тележки; Суммарный зазор скользунов тележки 4-х осных вагонов
19	2.2.4	Тележки; Суммарный зазор скользунов тележки 8-ми осных вагонов
20	2.2.5	Тележки; Подпятник
21	2.2.6	Тележки; Подпятник 8-ми осного вагона, Соединительная балка 4-х осной тележки
22	2.2.7	Тележки; Шкворень
23	2.2.8	Тележки; Фрикционные планки и клинья тележки 18-100
24	2.2.9	Тележки; Тележки типа Barber
25	2.2.10	Тележки; Тележки типа Barber
26	2.2.11	Тележки; Тележки типа Barber
27	2.3.1	Буксы; Излом буксы
28	2.3.2	Буксы; Торцевое крепление подшипников на оси
29	2.3.3	Буксы; Болтовое соединение крепительной и смотровой крышки буксы
30	2.3.4	Буксы; Выброс смазки
31	2.3.5	Буксы; Положение буксы
32	2.3.6	Буксы; Нагрев буксы
33	2.4.1	Рессоры и рессорное подвешивание; Проседание рессорного комплекта тележки 18-100
34	2.4.2	Рессоры и рессорное подвешивание; Смыкание пружин тележки 18-100
35	2.4.3	Рессоры и рессорное подвешивание; Ненагруженное состояние рессорного комплекта тележки 18-100
36	2.4.4	Рессоры и рессорное подвешивание; Излом или отсутствие пружины тележки 18-100
37	2.4.5	Рессоры и рессорное подвешивание; Излом или отсутствие пружины, неисправность рессорного подвешивания тележек моделей KB3-И2 и ЦМВ-Дессау
38	2.4.6	Рессоры и рессорное подвешивание; Сдвиг или перекося фрикционных планок рессорного комплекта тележки 18-100
39	2.4.7	Рессоры и рессорное подвешивание; Эллиптическая рессора тележек моделей KB3-И2 и ЦМВ-Дессау
40	2.4.8	Рессоры и рессорное подвешивание; Наконечник эллиптической рессоры тележек моделей KB3-И2 и ЦМВ-Дессау
41	2.4.9	Рессоры и рессорное подвешивание; Люлечное подвешивание тележек моделей KB3-И2 и ЦМВ-Дессау

42	2.4.10	Рессоры и рессорное подвешивание; Следы сварочных работ на листовых рессорах и пружинах тележек всех моделей
43	2.5.1	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Высота продольной оси автосцепки над головками рельсов
44	2.5.2	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Тяговый хомут, корпус автосцепки, детали автосцепки
45	2.5.3	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Предохранитель замка автосцепки
46	2.5.4	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Расцепной рычаг
47	2.5.5	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Планка тягового хомута, кронштейн расцепного привода, ударная розетка, упорная плита, упорные угольники, центрирующая балочка и маятниковая подвеска
48	2.5.6	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Поглощающий аппарат
49	2.5.7	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Поглощающий аппарат, тяговый хомут
50	2.5.8	Автосцепные устройства и поглощающие аппараты; Поглощающий аппарат
51	2.6.1	Тормоза; Автотормоза
52	2.6.2	Тормоза; Концевые краны и соединительные рукава тормозной магистрали
53	2.6.3	Тормоза; Авторежим
54	2.6.4	Тормоза; Положение концевых и разобщительных кранов
55	2.6.5	Тормоза; Соединительные рукава
56	2.6.6	Тормоза; Концевой и разобщительный кран тормозной магистрали
57	2.6.7	Тормоза; Тормозная магистраль
58	2.6.8	Тормоза; Выход штока тормозного цилиндра грузового вагона при полном служебном торможении
59	2.6.9	Тормоза; Тормозные колодки
60	2.6.10	Тормоза; Тормозные колодки
61	2.6.11	Тормоза; Крепежные детали и предохранительные (поддерживающие) устройства тормозного оборудования
62	2.6.12	Тормоза; Тормозная рычажная передача
63	2.6.13	Тормоза; Детали рычажной передачи
64	2.7.1	Кузов; Двери и люки крытого вагона
65	2.7.2	Кузов; Стойки и дверные брусья
66	2.7.3	Кузов; Крыша, обшивка и пол
67	2.7.4	Кузов; Люк в крыше
68	2.7.5	Кузов; Двери вагона
69	2.7.6	Кузов; Боковые и торцевые борта платформ
70	2.7.7	Кузов; Течь или сдвиг котла цистерны
71	2.7.8	Кузов; Швы котла, сварные швы в местах соединения фасонных лап с котлом, крепежные стяжки
72	2.7.9	Кузов; Котел цистерны; Загрузочный люк (запорные крышки)
73	2.7.10	Кузов; Пояс котла цистерны
74	2.7.11	Кузов; Нижний сливной прибор цистерны
75	2.7.12	Кузов; Лесовозные платформы
76	2.7.13	Кузов; Фитинговые платформы
77	2.7.14	Кузов; Вагон-хоппер
78	2.8.1	Рама; Конструкция рамы
79	2.8.2	Рама; Конструкция рамы
80	2.8.3	Рама; Конструкция рамы
81	2.8.4	Рама; Пятник
82	2.8.5	Рама; Конструкция рамы
83	2.8.6	Рама; Конструкция рамы

84	3.1.1	Колесные пары пассажирских вагонов; Равномерный прокат по кругу катания цельнокатанного колеса
85	3.1.2	Колесные пары пассажирских вагонов; Неравномерный прокат по кругу катания цельнокатанного колеса
86	3.1.3	Колесные пары пассажирских вагонов; Толщина гребня колеса, измеренная на расстоянии 18 мм от его вершины
87	3.1.4	Колесные пары пассажирских вагонов; Ползун на поверхности катания колесной пары
88	3.1.5	Колесные пары пассажирских вагонов; Толщина обода колеса
89	3.2.1	Пассажирские вагоны, Буферные приборы; Дефекты буферов
90	3.3.1	Пассажирские вагоны, Автосцепное устройство; Высота продольной оси автосцепки над уровнем головки рельсов, разница по высоте сцепленных автосцепок; Ограничитель вертикального перемещения
91	3.4.1	Пассажирские вагоны, Тормоза; Индикатор действия тормоза
92	3.4.2	Пассажирские вагоны, Тормоза; Неисправности тормозного оборудования
93	3.5.1	Кузов и рама пассажирского вагона; Хвостовые сигнальные фонари
94	4.1.1	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Толщина гребня колеса
95	4.1.2	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Прокат по кругу катания
96	4.1.3	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Вертикальный подрез гребня
97	4.1.4	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Ползун на поверхности катания
98	4.1.5	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Навар на поверхности катания
99	4.1.6	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Раковина, скол, выщербина
100	4.1.7	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Отсутствие крышки буксы
101	4.1.8	Финские грузовые вагоны, Колесные пары; Температура буксы
102	4.2.1	Финские грузовые вагоны, Тележки; Подбуксовыи связи
103	4.2.2	Финские грузовые вагоны, Тележки; Зазор листовых рессор
104	4.2.3	Финские грузовые вагоны, Тележки; Неисправности рессор тележек
105	4.2.4	Финские грузовые вагоны, Тележки; Запас упругости пружинной рессоры
106	4.2.5	Финские грузовые вагоны, Тележки; Части рессорной подвески
107	4.3.1	Финские грузовые вагоны, Ударно-сцепные устройства; Высота продольной оси автосцепки от головки рельса
108	4.3.2	Финские грузовые вагоны, Ударно-сцепные устройства; Высота продольной оси буфера от головки рельса и разность по высоте между продольными осями соседних буферов
109	4.3.3	Финские грузовые вагоны, Ударно-сцепные устройства; Крюк подвешивания неиспользуемой винтовой стяжки
110	4.4.1	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Автоматические тормоза
111	4.4.2	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Положения разобщительного крана
112	4.4.3	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Положения рукоятки выбора подвижного состава
113	4.4.4	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Концевые краны и соединительные рукава тормозной магистрали
114	4.4.5	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Неработающие (свободные) соединительные рукава

<b>115</b>	4.4.6	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Тормозные колодки
<b>116</b>	4.4.7	Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Стояночный тормоз
<b>117</b>	4.5.1	Финские грузовые вагоны, Рама и кузов вагона; Стойки лесовозных платформ

