

Тележки Литые детали тележки	Критерии приемки: Изломы, трещины в литых балках и рамах, соединительной балке или пятнике четырехосной тележки, подпятнике в видимой зоне не допускаются.	2.2.1
Тележка модели 18-100  	Средства контроля осмотрщика вагонов: Визуальный контроль, Фонарь, Зеркало ГОСТ 17716-2014, Щетка металлическая В Финляндии могут применяться другие средства контроля   	
Порядок выполнения осмотра:		

Визуально осмотреть тележку с применением фонаря. Если на основании визуального контроля есть основания для более тщательного осмотра, применяются дополнительные инструментальные средства контроля.

С наружной и внутренней сторон осматривают отбуртовку технологического окна боковой рамы тележки. Чаще всего появляются трещины в углах отбуртовки, где встречаются и литейные пороки, которые способствуют развитию трещин. Места сопряжения верхнего и нижнего пояса с колонками - это опасные зоны, в которых также могут развиваться дефекты. Продольные трещины, возникающие в результате некачественной отливки боковины или ее повреждения при сходах и столкновениях, встречаются в верхнем поясе, в надбуксовом проеме. Особое внимание обращается на колонку.

При осмотре боковой рамы производится осмотр буксового проема и опорной поверхности буксового узла с внешней стороны.

Осмотрщик-ремонтник вагонов зачищает металлической щеткой и осматривает внутренний и наружный радиус R55 с внешней стороны боковой рамы, места переходов радиусов.



Опасные зоны надрессорной балки расположены в районе подпятника, нижнего пояса балки, выемки (или паза) для фрикционного клина, опоры под коробку скользуна, кромок окон.

Наличие трещин и излома опоры под коробкой скользуна определяют по изгибу верхней части над выемкой, а также состояние выступа внутри балки.

Блестящая полоса на скользунах, боковой раме или надрессорной балке может свидетельствовать о наличии трещины в технологическом окне или буксовом проеме боковой рамы.

Нормативные документы:

ГОСТ 9246-2013, РД 32 ЦВ 052-2009

Тележки Скользуны	Критерии приемки: Отсутствие или излом колпака скользуна, отсутствие болта, гайки	2.2.2
	<p>Средства контроля осмотрщика вагонов: Визуальный и акустический контроль, Фонарь, Щетка металлическая</p> 	
<p>Порядок выполнения осмотра: Визуально осмотреть скользян. Убедиться, что колпак скользуна на месте, трещины в верхнем скользуне отсутствуют, колпак скользуна тележки типа 18-100 не имеют изломов. Проверить крепление коробки скользуна, наличие крепежных болтов. При осмотре обратить внимание на то, что скользян должен находиться строго напротив ответной части, расположенной на раме вагона.</p> <p>Нормативные документы: ГОСТ 9246-2013</p>		

Тележки Суммарный зазор скользунов тележки 4-х осных вагонов	Критерии приемки: Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки должен соответствовать допускаемому	2.2.3
 	Средства контроля осмотра вагонов: Визуальный контроль, Инструментальный контроль, Приспособление для замера зазоров между скользунами (набор шупов) (Т914.21.000СБ) 	

Проходной набор щупов Б1	Непроходной набор щупов Б2	
<p>Порядок выполнения осмотра: Визуально осмотреть скользуны. Если на основании визуального контроля есть основания полагать, что зазор между скользунами не соответствует допустимым параметрам, производится замер при помощи приспособления для замера зазоров между скользунами (набор щупов) (Т914.21.000СБ). Измерение зазоров производят на ровном прямом участке пути. Для проверки зазора примерно набирают наибольшую высоту щупов Б1. Набор щупов должен проходить по всей длине скользуна на глубину 60-80 мм, а при добавлении щупа 1 мм набор Б2 не должен проходить. За действительный размер зазора среднеарифметическое значение высот проходного и непроходного набора щупов. При износах поверхностей скользунов, искажающих поверхности контакта, контроль выполняют набором щупов с одной стороны и с другой стороны скользуна, при этом ввод набора в зазор должен быть не менее, чем на 60 мм. Заклинивание набора допускается на длине не менее 1/3 длины скользуна. За действительный зазор принимают среднеарифметическое значение высот щупов. Аналогично производят измерение зазора скользунов с другой стороны тележки, после чего показания суммируются и сравниваются с допускаемыми для данного типа вагона. Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у основных типов грузовых вагонов, должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у вагонов-цистерн, вагонов-хопперов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хопперов-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ не более 14 мм и не менее 4 мм. Допускается отсутствие зазоров между скользунами одной стороны тележки.</p>		
<p>Нормативные документы: ГОСТ 9246-2013</p>		

Тележки Суммарный зазор скользунов тележек 8-ми осных вагонов	Критерии приемки: Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки должен соответствовать допускаемому	2.2.4
	Средства контроля осмотра вагонов: Визуальный контроль, Инструментальный контроль, Приспособление для замера зазоров между скользунами (набор щупов) (Т914.21.000СБ)	
Порядок выполнения осмотра: Визуально осмотреть скользуны. Если на основании визуального контроля есть основания полагать, что зазоры в скользунах не соответствует допустимым параметрам, провести инструментальный контроль в соответствии с контрольной картой 2.2.3. При изломе пружин скользуна или потере упругих свойств упругого элемента скользуна появляется зазор в скользунах постоянного контакта. У восьмиосных цистерн не допускается 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 тележке допускается зазор не менее 4 мм и не более 20 мм. Не допускается 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.		
Нормативные документы: ГОСТ 9246-2013		

Тележки Подпятник	Критерии приемки: Не допускается ослабление крепления пятника	2.2.5
 	Средства контроля осмотра вагонов: Визуальный контроль Фонарь 	
Порядок выполнения осмотра: Визуально осмотреть узел пятник-подпятник тележки вагона.		



При осмотре проверяется расположение скользунов тележки напротив скользунов рамы. В случае, если контактные поверхности находятся не друг напротив друга, возможна неисправность узла пятник-подпятник.

Не допускается обрыв хотя бы одной заклепки или болта крепления пятника или подпятника.

Нормативные документы:

ГОСТ 9246-2013, РД 32 ЦВ 052-2009

Тележки Подпятник 8-ми осного вагона Соединительная балка 4-хосной тележки	Критерии приемки: Не допускается ослабление крепления пятника	2.2.6
 <p>Вид сверху</p>	Средства контроля осмтрщика вагонов: Визуальный контроль Фонарь 	



Вид снизу



Порядок выполнения осмотра:

Визуально осмотреть узел пятник-подпятник тележки вагона.

Не допускается обрыв хотя бы одной заклепки крепления пятника или подпятника. В случае болтового крепления – отсутствие хотя бы одного болта, также проверяется наличие шплинтов.

Не допускается трещина в верхнем или нижнем поясах и в зоне крайних пятников соединительной балки тележки восьмиосного вагона.

Нормативные документы:

Тележки Шкворень	Критерии приемки: Не допускается отсутствие или излом шкворня	2.2.7
	Средства контроля осмотрщика вагонов: Визуальный контроль, Фонарь, Щуп  	

Порядок выполнения осмотра:

Визуально осмотреть узел пятник-подпятник тележки вагона. При подозрении на неисправность шкворня использовать металлический щуп.

Особое внимание при встрече поезда «с ходу» обращается на передвижение тележки под вагоном по продольной оси. Если тележка под вагоном имеет повышенное движение, возможна неисправность шкворня.

При техническом осмотре вагонов внимание обращается на состояние горизонтальных тормозных тяг. Если одна или обе тяги погнуты, это указывает на неисправность шкворня. На эту неисправность также указывает и положение скользунов относительно друг друга к оси вагона.

При осмотре пятникового узла обращается внимание на ослабление пятника или повышенный зазор в одну сторону между пятником, что указывает на неисправность шкворня.

Отсутствие шкворня определяется визуальным осмотром через отверстие надрессорного бруса. При невозможности увидеть шкворень через отверстие в надрессорном брус используется металлический крючок (щуп), которым прощупывается шкворень и определяется излом. Не допускается обрыв или излом шкворня.

Нормативные документы:

ГОСТ 9246-2013

Тележки Фрикционные планки и клинья тележки 18-100	Критерии приемки: Обрыв заклепки фрикционной планки, излом или трещина в клине амортизатора, излом упорного бурта клина амортизатора не допускается	2.2.8
	Средства контроля осмотрщика вагонов: Визуальный контроль и остукивание молотком Молоток ГОСТ 2310-77 черт. № 1352.003 	



Порядок выполнения осмотра:

Визуально осмотреть фрикционные планки и клинья тележки вагона.

При осмотре заклепки крепления фрикционной планки должны быть целыми, а скользящая планка прижата к ответной поверхности. При подозрении на ослабление крепления заклепок фрикционная планка остукивается молотком ГОСТ 2310-77 черт. № 1352.003. Смещение фрикционной планки свидетельствует об обрыве или ослаблении заклепки. Допускается ослабление не более одной заклепки крепления фрикционной планки.

Трещины фрикционной планки не допускаются.

Фрикционный клин не должен иметь изломов и трещин, а также излома упорного бурта клина амортизатора.


Перекос наддрессорной балки, смещение пружин рессорного подвешивания свидетельствуют об изломе фрикционного клина.

Не допускается обрыв заклепки фрикционной планки, излом или трещина в клине амортизатора, излом упорного бурта клина амортизатора.

Не допускается трещины, изломы или отсутствие полиуретановой накладки наклонной поверхности фрикционного клина.

Нормативные документы:

ГОСТ 9246-2013

<p>Тележки Тележки типа Barber</p>	<p>Критерии приемки: Не допускается отсутствие или излом элементов (корпуса, колпака, пружин и т.д.) скользуна, зазор между колпаком скользуна и износостойкой пластиной на опоре шкворневой балки рамы кузова, смещение корпуса скользуна относительно площадки на надрессорной балке, трещина, ослабление резьбового крепления корпуса скользуна и износостойкой планки</p>	<p>2.2.9</p>
	<p>Средства контроля осмотрщика вагонов: Визуальный контроль</p>	



на рисунках конструкция скользуна



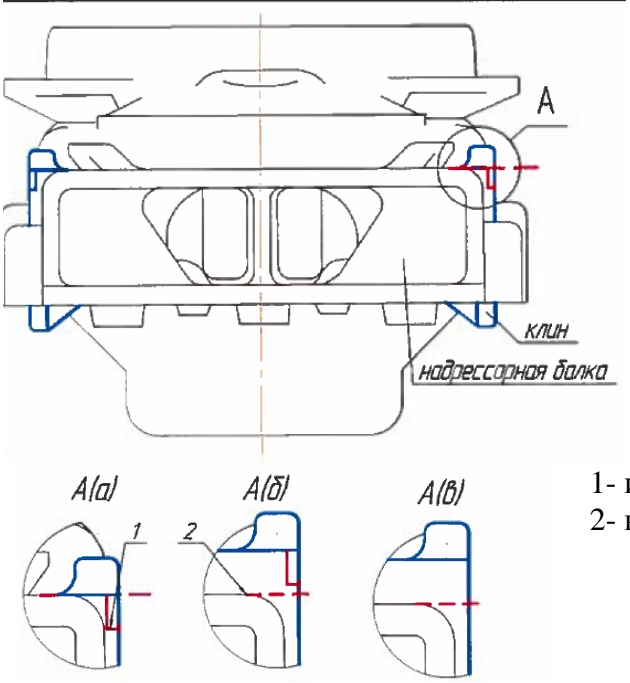
дефекты скользуна

Порядок выполнения осмотра:

При осмотре скользуна тележки Barber проверить отсутствие перекоса скользуна и отсутствие зазора между скользуном и ответной деталью опорной рамы. Коробка скользуна не должна быть смещенной по отношению к наддрессорной балке. Между колпаком скользуна и износостойкой пластиной шкворневой балки рамы вагона не должно быть зазора. Коробка скользуна или резьбовое крепление износостойкой пластины не должно иметь трещин или ослабления. Не допускается отсутствие или излом частей скользуна (коробки, колпака, пружины и т.п.). Не допускается смещение корпуса скользуна относительно опорной площадки на наддрессорной балке, ослабление самостопорящейся гайки крепежа корпуса, обрыв крепежа корпуса, отсутствие колпака, наличие сквозного зазора между колпаком скользуна и износостойкой пластиной на опоре шкворневой балки рамы кузов (излом пружины). На колпаке скользуна по четырём углам выполнены канавки глубиной ($3 \pm 0,5$) мм для контроля износа его рабочей поверхности. Износ рабочей поверхности колпака на глубину канавки является браковочным признаком. Наличие зазора между колпаком скользуна и пластиной на опоре шкворневой балки также является браковочным признаком. На тележках под вагонами с тарой менее 20 т применяются скользуны пониженной жёсткости, у которых внутренние пружины отсутствуют. Для тележек типа Barber S-2-R зазор между наружной пружиной под наддрессорной балкой и опорной поверхностью наддрессорной балки порожнего вагона не является неисправностью.

Нормативные документы:

ТК-443

<p>Тележки Тележки типа Barber</p>	<p>Критерии приемки: Не допускается полное завышение индикатора фрикционного клина относительно поверхности наддрессорной балки или его отсутствие</p>	<p>2.2.10</p>
 <p>1- индикатор, 2- наддрессорная балка</p>	<p>Средства контроля осмотра вагонов: Визуальный контроль</p>	



А (а) – надрессорная балка в исправном состоянии (индикатор полностью или частично находится ниже поверхности надрессорной балки);

А (б) – неисправное состояние фрикционных клиньев – полное завышение индикатора фрикционного клина относительно поверхности надрессорной балки;

А (в) – неисправное состояние фрикционных клиньев – отсутствие видимого индикатора на вертикальной поверхности клина

Порядок выполнения осмотра:

Осмотреть фрикционный клин.

Не допускается отсутствие индикатора.

Не допускается полное завышение индикатора фрикционного клина.

Запрещается постановка в поезда и следование в них грузовых вагонов на тележках 18-9810 и 18-9855, имеющих следующие неисправности фрикционных гасителей колебаний в видимых для осмотра зонах:

- трещины составных фрикционных клиньев;
- завышение фрикционного клина относительно верхней горизонтальной полки надрессорной балки, определяемое по индикатору на вертикальной поверхности клина. Отсутствие индикатора на фрикционном клине считается неисправностью, при которой необходима отцепка вагона в ремонт.

Контроль завышения фрикционного клина, показанного на рисунке, производится по положению нижней границы индикатора 1 относительно верхней поверхности 2 надрессорной балки. Если индикатор полностью или частично находится ниже поверхности надрессорной балки, как показано на рисунке а, то неисправности нет. Полное завышение индикатора относительно поверхности надрессорной балки, как показано на рисунке б или отсутствие индикатора на клине, как показано на рисунке в, является неисправностью, при которой необходима отцепка вагона в ТР.

Нормативные документы:

ТК-443

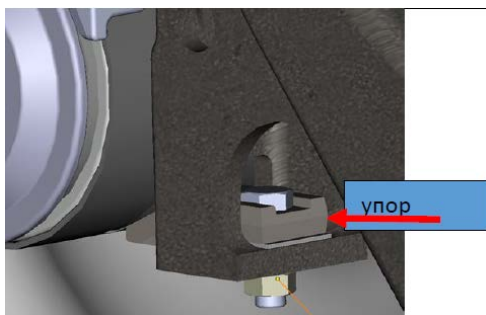
Тележки
Тележки типа Barber

Критерии приемки:
Не допускается отсутствие ограничителя
вертикальных перемещений

2.2.11



Средства контроля осмотра вагонов:
Визуальный контроль



Порядок выполнения осмотра:

Осмотреть буксовый проем боковой рамы. В каждом буксовом проеме должна быть установлена скоба (адаптер).

Установка ограничителя вертикальных перемещений буксового узла производится болтом М20-6g×75.109.019 по ГОСТ 7798 со специальной стопорной гайкой FS M20 ISO 7042-10-Ц8 и шайбой по ГОСТ 11371. Использование нетиповых крепежных элементов не допускается.

Не допускается отсутствие или излом ограничителя вертикальных перемещений буксового узла или его крепежа в буксовом проеме боковой рамы, ослабление самостопорящей гайки в буксовом проеме.

Нормативные документы:

ТК-443