**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 10

4.3 Ударно-сцепное устройство 11

4.4 Тормозное оборудование 11

4.5 Кузов и рама 11

5 ОСМОТР ФИНСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ 11

6 ПЕРЕЧЕНЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ КАРТ...………………………………………………12

# 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.

## 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.

# ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ГРУЗОВОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм

## 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);
* остроконечный 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).

## 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).

## 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 перекос буксы в буксовом проеме (технологическая карта 2.3.5);

– нагрев подшипников свыше 80°С относительно температуры окружающего воздуха по показаниям средств диагностики на ходу поезда (технологическая карта 2.3.6);

– нагрев верхней части корпуса буксы свыше 60°С – с подшипниками роликовыми цилиндрическими и сдвоенными, свыше 70°С – с подшипниками кассетного типа относительно температуры окружающего воздуха (технологическая карта 2.3.6).

## Рессоры и рессорное подвешивание

Не допускаются следующие неисправности рессор и рессорного подвешивания:

– проседание пружин, потеря своих упругих свойств, вызывающие перекос 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 перекос фрикционных планок рессорного комплекта тележки 18-100 (технологическая карта 2.4.6);

– сдвиг или перекос 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).

## Автосцепные устройства и поглощающие аппараты

Не допускаются следующие неисправности автосцепного устройства и поглощающих аппаратов:

– высота продольной оси автосцепки 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 автосцепок более 100 мм (технологическая карта 2.5.1);

– трещины в корпусе автосцепки, тяговом хомуте, изгиб или поломка деталей механизма автосцепки, трещина или излом клина или валика тягового хомута (технологическая карта 2.5.2);

– недействующий предохранитель замка автосцепки 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).

## 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.

## 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 ¼ 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).

## 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).

# ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВАГОНАМ ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА КОЛЕИ ШИРИНОЙ 1520 мм

## 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);

## 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.

## 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 СА3 пассажирского вагона должна быть оснащена ограничителем вертикального перемещения (технологическая карта 3.3.1).

## 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).

## Кузов и рама

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

# ОСМОТР ФИНСКИХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

## 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°C, превышение температуры буксы составляет более +65°C по сравнению с температурой наружного воздуха, перепад температур одной оси более +35°C (технологическая карта 4.1.8).

## Тележки

Не допускается наличие следующих неисправностей тележек:

– сдвиг подбуксовых связей тележек, отсутствие и/или ослабление крепежных болтов (технологическая карта 4.2.1);

– в груженых 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).

## Ударно-сцепные устройства

Не допускается наличие следующих неисправностей ударно-сцепных устройств:

– высота от головки рельса менее 950 мм (у груженых 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).

## 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).

## 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).

# 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; Скользуны |
| **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 КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау |
| **38** | 2.4.6 | Рессоры и рессорное подвешивание; Сдвиг или перекос фрикционных планок рессорного комплекта тележки 18-100 |
| **39** | 2.4.7 | Рессоры и рессорное подвешивание; Эллиптическая рессора тележек моделей КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау |
| **40** | 2.4.8 | Рессоры и рессорное подвешивание; Наконечник эллиптической рессоры тележек моделей КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау |
| **41** | 2.4.9 | Рессоры и рессорное подвешивание; Люлечное подвешивание тележек моделей КВЗ-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; Подбуксовые 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 |
| **115** | 4.4.6 | Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Тормозные колодки |
| **116** | 4.4.7 | Финские грузовые вагоны, Тормозное оборудование; Стояночный тормоз |
| **117** | 4.5.1 | Финские грузовые вагоны, Рама и кузов вагона; Стойки лесовозных платформ |