Приложение № 28

|  |  |
| --- | --- |
| СОГЛАСОВАНО:  Комиссией вагонного хозяйства  протокол от «6-8» сентября 2023 г. № 76 | УТВЕРЖДЕНО:  Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества  протокол от «20» ноября 2023 г. № 79 |

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 13 – 2023

ОБ ИЗМЕНЕНИИ № 808-2022 ПКБ ЦВ

Инструкция по техническому

обслуживанию вагонов в эксплуатации

(инструкция осмотрщику вагонов)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ПКБ ЦВ  ОАО «РЖД» | | | | Отдел | | Извещение | | | | | ОБОЗНАЧЕНИЕ | | | | |
| ОЭВ | | 32 ЦВ 13 – 2023 | | | | | № 808-2022 ПКБ ЦВ | | | | |
| ДАТА ВЫПУСКА | | | | | | СРОК ИЗМ. | |  | | |  | Лист | | Листов | |
| 2 | | 4 | |
|  | | | | | |  | |
| ПРИЧИНА | | | | | | Требования заказчика | | | | | | КОД | | | |
| 9 | | | |
| УКАЗАНИЕ О ЗАДЕЛЕ | | | | | |  | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| УКАЗАНИЕ О ВНЕДРЕНИИ | | | | | | С 01.01.2024 | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| ПРИМЕНЯЕМОСТЬ | | | | | |  | | | | | | | | | |
| РАЗОСЛАТЬ | | | | | | Учтённым абонентам | | | | | | | | | |
| ПРИЛОЖЕНИЕ | | | | | | 11 | | | | | | | | | |
| ИЗМ. | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 |  | | | | | | | | | | | | | | |
| **Лист III**  **После пункта 3.11 добавить:**   |  |  | | --- | --- | | 3.12 Технические требования к узлам и деталям грузовых вагонов  обращающихся со скоростями от 120 до 140 км/ч | 114а |   **Листы 49-50 заменить**  **Листы 53-55 заменить**  **Лист 56, абзац 5**  изложить в следующей редакции:  «- у грузовых вагонов, оборудованных тележками модели 18-9810,  18-9855, 18-9836, 18-6863;»  **Лист 57 заменить**  Копии исправить | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | СОСТАВИЛ | | Н.КОНТР. | | | УТВЕРДИЛ | | | ПР. ЗАКАЗЧИКА | | |
| Должность | | | | | Зам. нач. отдела | | Инженер I кат. | | | Гл. инженер | | |  | | |
| Фамилия | | | | | Воронов С.Ю. | | Голышева Е.В. | | | Кузнецов В.Н. | | |  | | |
| Подпись | | | | |  | |  | | |  | | |  | | |
| Дата | | | | |  | |  | | |  | | |  | | |
| ИЗМЕНЕНИЕ ВНЁС | | | | | | | |  | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 13-2022 | | | | | | | | | 808-2022 ПКБ ЦВ | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | | 3 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | |  | | | | | | | | | | | | |
| **Лист 68, абзац 1**  **имеется:**  - трещина или сквозная протертость корпуса поглощающего аппарата, повреждение поглощающего аппарата, вызывающее потерю упругих свойств (неприлегание его одновременно к задним и передним упорам через упорную плиту более чем на 5 мм);  **должно быть:**  - трещина или сквозная протертость корпуса поглощающего аппарата, повреждения, вызывающие потерю поглощающим аппаратом упругих  свойств, (наличие суммарного зазора между упорными угольниками и упорной плитой или корпусом аппарата более 5 мм);  **Лист 73, пункт 3.6.6, перечисление 2)**  **имеется:**  2) для всех типов поглощающих аппаратовбраковочным размером является наличие суммарного зазора между передним упором и упорной плитой и задним упором и корпусом поглощающего аппарата более 5 мм.  При подготовке вагона к перевозкам на ПТО или ППВ и выявлении суммарного зазора более 5 мм вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт.  При обнаружении в пути следования у вагона суммарного зазора более 5 мм, но не более 50 мм разрешается проследование:  порожнего вагона до ближайшего ПТО;  груженого вагона до станции выгрузки.  При обнаружении у вагона суммарного зазора более 50 мм, вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт.  В случае отсутствия аналогичного поглощающего аппарата допускается замена пружинно - фрикционным (кроме груженых вагонов с опасными грузами), и следование вагона до ближайшего ПТО или опорного пункта, имеющего запас данных поглощающих аппаратов; | | | | | | | | | | | | | | | |

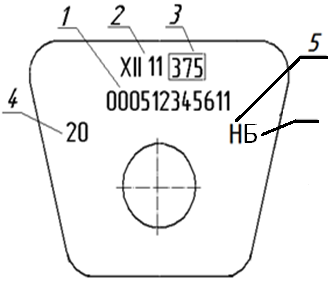
|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 13-2022 | | 808-2022 ПКБ ЦВ | Лист |
|  | | 4 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | |
| 1 |  | | |
| **Должно быть:**  2) При подготовке вагона перевозке и выявлении суммарного зазора между передним упором и упорной плитой или задним упором и корпусом поглощающего аппарата более 5 мм, вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт.  При обнаружении в пути следования у вагона суммарного зазора:  - более 5 мм, но не более 50 мм разрешается проследование порожнего вагона до ближайшего ПТО, а груженого вагона до станции выгрузки;  - более 50 мм, вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт.  В случае отсутствия аналогичного поглощающего аппарата допускается замена пружинно - фрикционным (кроме груженых вагонов с опасными грузами), и следование вагона до ближайшего ПТО или опорного пункта, имеющего запас данных поглощающих аппаратов;  **Лист 77, пункт 3.8.1.5, абзац 2**  **имеется:**  - неисправное тормозное оборудование: воздухораспределитель, авторежим, концевой или разобщительный кран, выпускной клапан, рабочая камера, тормозной цилиндр, запасный резервуар;  **должно быть:**  - неисправное тормозное оборудование: воздухораспределитель, авторежим, концевой или разобщительный кран, выпускной клапан, рабочая камера, тормозной цилиндр, запасный резервуар, реле давления;  **Листы 101-103, 132 заменить**  **Лист 105, пункт 3.10, 10-е перечисление**  **Имеется:**  - специализированные платформы, груженные крупнотоннажными контейнерами, у которых в узлах крепления контейнера хотя бы один фитинговый упор отсутствует либо не фиксируется в вертикальном рабочем положении, погнут, имеет трещину;  **Должно быть:**  - специализированные платформы, груженные крупнотоннажными контейнерами, у которых в узлах крепления контейнера хотя бы один фитинговый упор или устройство фиксации контейнера, где оно предусмотрено конструкцией вагона, отсутствуют либо не фиксируются в вертикальном рабочем положении, погнуты, имеют трещины;  **Ввести лист 114а** | | | |

На бирку, устанавливаемую под левый верхний болт крышки крепительной буксового узла с правой стороны колесной пары, указанной на рисунке 3.9а, дополнительно должна быть нанесена маркировка о состоянии подшипников роликовых цилиндрических, устанавливаемых в буксовые узлы колесной пары:

- Н - в случае установки в буксовые узлы колесной пары подшипников нового изготовления;

- Р - в случае установки в буксовые узлы колесной пары хотя бы одного отремонтированного подшипника.

- Б - марка смазки, закладываемой в подшипник (Б-Буксол, З-Зум). При применении смазки ЛЗ-ЦНИИ (У) клеймо на бирку не наносится.



НБ

6

1 - индивидуальный номер колесной пары; 2 - дата проведения среднего ремонта колесной пары (месяц римскими цифрами и две последние цифры года); 3 - условный номер ремонтного предприятия, которое произвело средний ремонт колесной пары; 4 - код государства-собственника колесной пары; 5 - состояние подшипников (Н - нового изготовления или Р - отремонтированные); 6 – марка смазки закладываемой в подшипник (Б-Буксол, З-Зум).

Рисунок 3.9а - Клейма и знаки маркировки, наносимые на бирке о

проведении среднего или капитального ремонта

колесной пары

На бирку, устанавливаемую под правый верхний болт крышки крепительной буксового узла с правой стороны колесной пары, указанной на рисунке 3.9б, в случае проведения восстановления профиля поверхности катания колес должен быть нанесен отличительный знак.

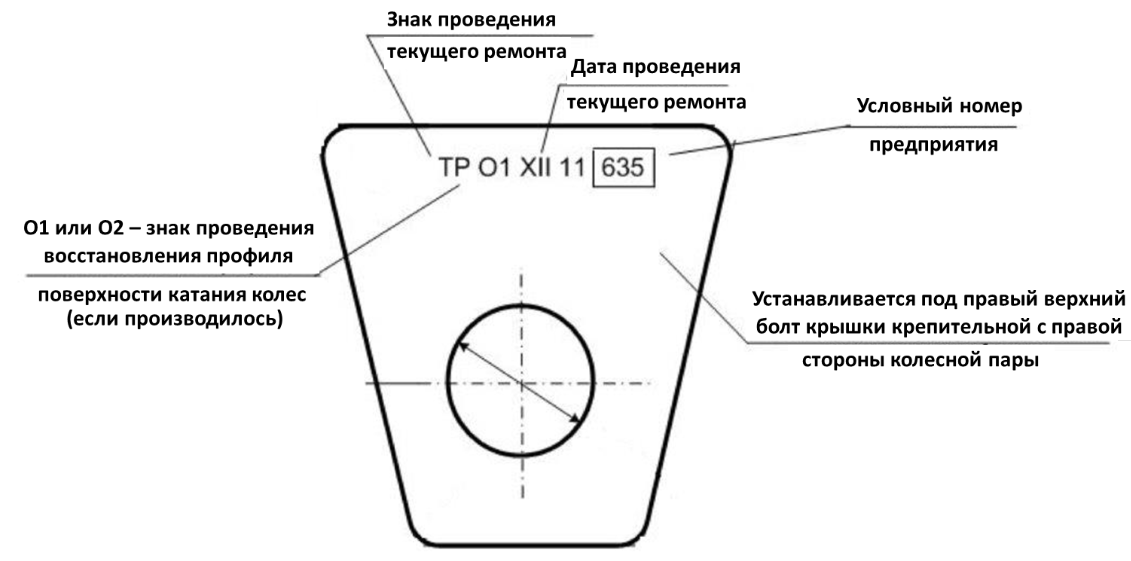


Рисунок 3.9б - Клейма и знаки маркировки, наносимые на бирке о

проведении текущего ремонта колесной пары

49

3.3.6 Отличительные особенности буксовых узлов пассажирских вагонов.

Внешними отличительными признаками буксового узла в соответствии с рисунком 3.10 с подшипниками сдвоенными являются:

а) на крышке смотровой - надпись «СП» для подшипников производства АО «ХАРП» или «СПС» - для подшипников производства ОАО «СПЗ» и АО «СПЗ» высотой 100-150 мм, нанесенная белой краской;

б) на бирке, установленной под левым верхним болтом М20 крышки крепительной с правой стороны колесной пары - дополнительное клеймо «СП» или «СПС» высотой знаков 10 мм и шириной 5 мм.

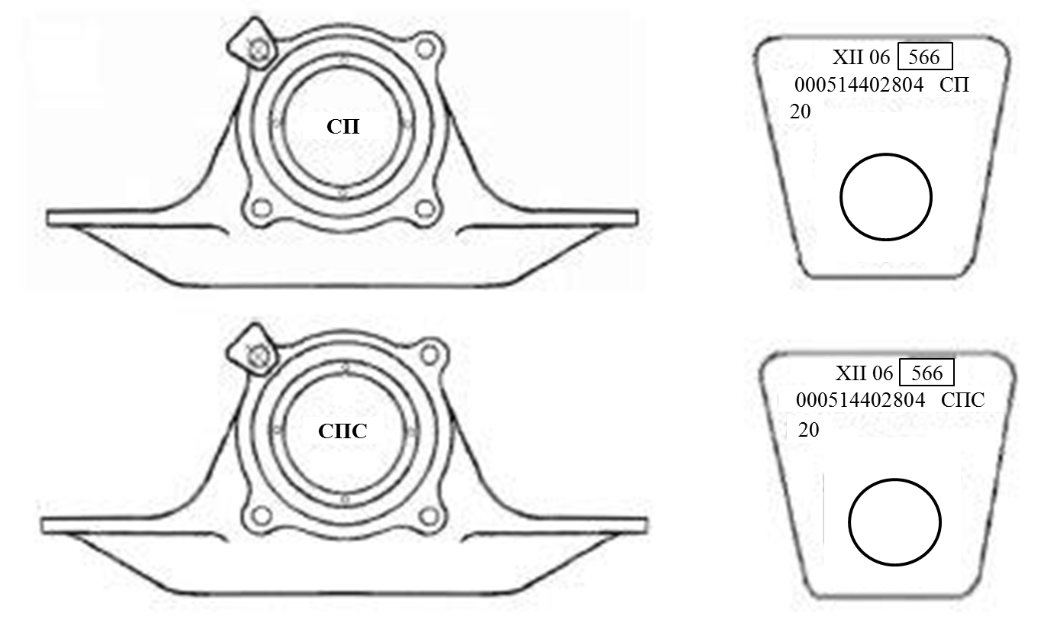


Рисунок 3.10 - Внешние отличительные признаки буксовых узлов с подшипниками сдвоенными

50

перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3   
более 12 и менее 6 мм; у вагонов-самосвалов (думпкаров) на тележках моделей   
18-522,18-100 и их аналогов более 12 и менее 6 мм.

Допускается отсутствие зазоров между скользунами одной стороны тележки, за исключением вагонов-самосвалов (думпкаров), для которых величина зазора должна быть не менее 3 мм. Отсутствие зазоров между скользунами по диагонали вагона не допускается, кроме вагонов на тележках, оборудованных скользунами постоянного контакта;

- отсутствие или излом шкворня в тележках всех типов вагонов;

- отсутствие деталей крепления колпака скользуна тележки типа 18-100;

- у восьмиосных цистерн суммарный зазор между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одной четырехосной тележки менее 4 и более 15 мм; между соединительной и надрессорной балками с обеих сторон одной двухосной тележки - менее 4 и более 20 мм. Не допускается отсутствие зазоров: 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;

- обрыв или отсутствие заклепки фрикционной планки, излом или трещина в клине амортизатора излом упорного бурта клина амортизатора;

- обрыв (отсутствие) хотя бы одного болта, соединяющего шкворневую с поперечными или надрессорными балками трехосных тележек;

- отсутствие хотя бы одного из валиков, соединяющих балансиры с хоботами боковин трехосных тележек или подкладок боковин;

- трещина в корпусе фрикционного гасителя колебаний тележек типа КВЗ-1, КВЗ-1М, УВЗ-9М;

- обрыв хотя бы одной заклепки или болта крепления пятника или подпятника, трещина в верхнем или нижнем поясах и в зоне крайних пятников соединительной балки тележки восьмиосного вагона; в кронштейнах тормозного оборудования;

- у цистерн для перевозки газов суммарные зазоры в скользунах менее   
4 и более 14 мм; отсутствие зазоров хотя бы с одной стороны одной тележки. Зазоры проверяются грузовладельцами перед и после загрузки газовых цистерн;

- свободные (ненагруженные) подклиновые пружины и клинья;

- для тележек тип 2 ГОСТ 9246 завышение фрикционного клина, относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки более 8 мм, занижение более 12 мм;

- для тележек модели 18-194-1 завышение фрикционного клина относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки более 5 мм, занижение более 10 мм;

- для тележек модели 18-9829 завышение фрикционного клина относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки более 4 мм, занижение – более 8 мм.

для тележек модели 18-2129 завышение фрикционного клина относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки более 6 мм, занижение более 20 мм;

- для тележек модели 18-9810 расстояние от опорной поверхности клина до сечения рабочей точки менее 70,5 мм. Глубина индикатора на вертикальной поверхности клина менее 1 мм.

*Примечание: Замер завышения/занижения фрикционного клина относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки проводится у порожних вагонов.*

- повреждения износостойких элементов (рисунок 3.13-3.15);

53

- трещины, изломы, отколы чугунного фрикционного клина, составных планок фрикционных в узле гасителя колебаний;

-  отсутствие или излом сменной прокладки в буксовом проеме.

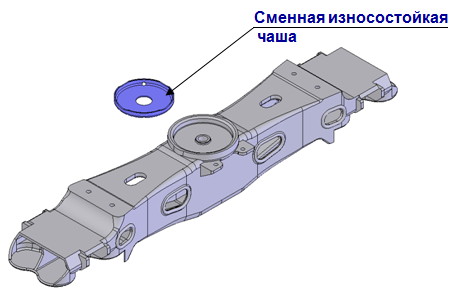


Рисунок 3.13 Износостойкие элементы в конструкции тележки

- у грузовых вагонов с тележками, оборудованными скользунами постоянного контакта:

отсутствие элементов скользуна на тележке вагона;

зазор между колпаком скользуна 3 и износостойкой планкой 5 верхнего скользуна расположенной на раме вагона (рисунок 3.14);

трещины, изломы демпфера 2 в видимой части (рисунок 3.14);

трещины, излом, деформация корпуса скользуна в видимой для осмотрщика вагонов зоне;

отсутствие колпака скользуна;

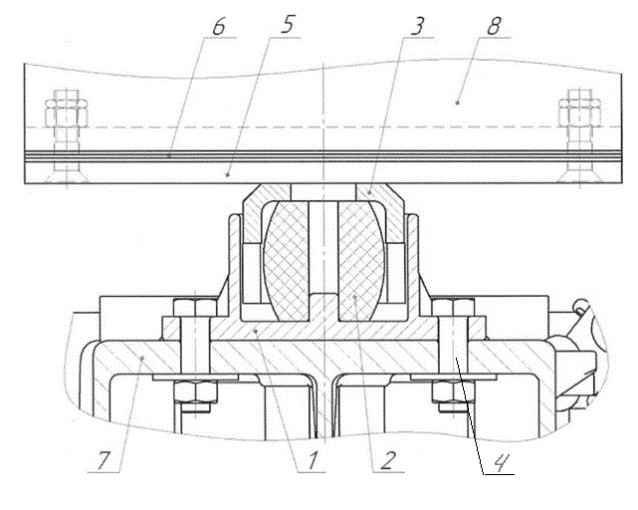
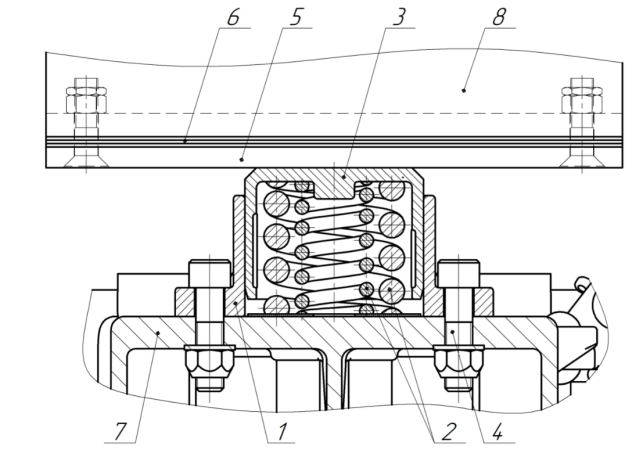
выход колпака скользуна за пределы корпуса скользуна;

трещины, излом или деформация элементов скользуна в видимой для осмотрщика вагонов зоне;

ослабление крепления корпуса 1 скользуна и износостойкой планки 5 (рисунок 3.14);

трещины или излом верхнего скользуна;

рабочая поверхность колпака скользуна находится на одном уровне с корпусом скользуна;

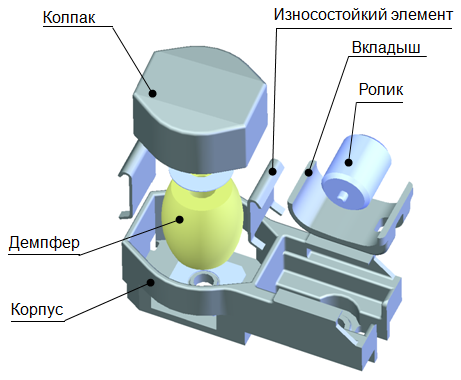


б)

а)

1 - корпус скользуна; 2 – а) демпфер, б) пружины; 3 - колпак; 4 – болт крепления корпуса скользуна; 5 - износостойкая планка; 6 - регулировочные прокладки; 7 - надрессорная балка; 8 - верхний скользун

54



в)

б)

в)

Рисунок 3.14 - Скользуны постоянного контакта

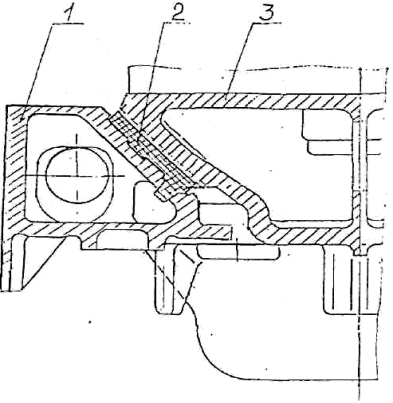
видимая часть клина 1 имеет трещины (рисунок 3.15 а, б, в);

вертикальная поверхность клина не прилегает к фрикционной планке;

смятие, трещины, выдавливание, излом в видимой части, или отсутствие полиуретановой накладки наклонной поверхности фрикционного клина (рисунок 3.15);

трещины износостойкой фрикционной планки;

обрыв (отсутствие) одной и более заклепок фрикционной планки



а)

1 – фрикционный клин; 2 – полиуретановая накладка; 3 – надрессорная балка



1 - фрикционный клин; 2 - полиуретановый вкладыш; 3 - полиуретановая ось вкладыша

Рисунок 3.15 Фрикционные клинья

- у грузовых вагонов, оборудованных кассетными подшипниками и адаптерами (рисунок 3.16):

55

фрикционной планки относительно стойки боковой рамы;

отсутствие скобы на опорной поверхности буксового проема боковой рамы; трещины сварных швов между листами скобы суммарной длиной   
более 180 мм в видимых для осмотрщика вагонов при осмотре зонах;

отсутствие или излом пружин рессорного комплекта. Зазор между наружной пружиной под надрессорной балкой и опорной поверхностью надрессорной балки не является неисправностью;

Контроль завышения фрикционного клина производить по положению нижней границы индикатора относительно верхней поверхности надрессорной балки, если индикатор на клине полностью или частично находится ниже поверхности надрессорной балки, то неисправности нет. Полное завышение индикатора относительно поверхности надрессорной балки или отсутствие индикатора на клине, вследствие предельного износа рабочей поверхности клина, является неисправностью, при которой вагон отцепить в ТР.

- у грузовых вагонов со сварными рамами и балками тележки:

трещины в раме и балках, сварных швах доступных для визуального контроля при осмотре или в видимой зоне;

трещины в деталях рессорного подвешивания, предохранительных устройств, кронштейнов гидравлических демпферов, тормозных цилиндров и авторежима, подпятниках, неисправность их крепления.

*пассажирские вагоны:*

- трещины в балках, в сварных швах рамы;

- трещины в деталях рессорного и люлечного подвешивания, доступных для визуального контроля при осмотре вагонов или в видимой зоне, трещины предохранительных скоб и неисправности их крепления, трещины поддонов центрального подвешивания тележек КВЗ-5, КВЗ-ЦНИИ, КВЗ-ЦНИИ-М, ТВЗ-ЦНИИ-М, модели 4161М (ТИТРАН);

- трещины в пятниках, подпятниках, скользунах, неисправность их крепления, трещины в продольных поводках тележек КВЗ-ЦНИИ;

- суммарный зазор между горизонтальными скользунами с обеих сторон тележки КВЗ-5 более 6 или менее 2 мм;

- суммарный зазор между вертикальными скользунами (с одной стороны тележки): у тележки типа КВЗ-5 более 8 мм; у тележек типов КВЗ-ЦНИИ, КВЗ-ЦНИИ-М, ТВЗ-ЦНИИ-М и модели 4161М (ТИТРАН) более 30 мм, при этом зазор между вертикальными скользунами поперечной балки и рамы надрессорной балки должен быть не менее 5 мм;

- превышение кромки вкладыша-скользуна над кромкой коробки надрессорной балки тележек КВЗ-ЦНИИ, ТВЗ-ЦНИИ-М, модели 4161М (ТИТРАН) менее 11 мм;

- зазор между упорной кромкой подпятника и пятником в тележках КВЗ-ЦНИИ, КВЗ-ЦНИИ-М, ТВЗ-ЦНИИ-М и модели 4161М (ТИТРАН) менее 9 и более 18 мм;

- наличие зазора между втулкой шпинтона и затянутой корончатой гайкой, ослабление крепления фрикционных гасителей и отсутствие или

57

включительно допускается производить отключение воздухораспределителей не более чем на 1/4 вагонов, а в поездах длиной более 400 осей - на 1/3 вагонов.

При этом при передаче вагонов на межгосударственных стыковых пунктах необходимо уведомлять принимающую сторону об отключении автотормозов грузовых порожних вагонов в составе поезда длиной более 350 осей.

Вагоны с отключенными воздухораспределителями должны быть равномерно расположены по длине состава, но не группами, при этом на пяти последних вагонах в хвосте состава автотормоза должны быть включены и исправно действовать.

Порядок переключения режимов воздухораспределителей устанавливается в технико-распорядительных документах владельца инфраструктуры.

При этом на пяти последних вагонах в хвосте поезда автоматические тормоза должны быть включены и исправно действовать, о чем делается отметка в «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» (форма ВУ-45).

Таблица 3.9 - Параметры регулировки тормозной рычажной передачи вагонов

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | Размер «А», мм. | | | Размер «а» не менее, мм. | Выход штока  тормозного цилиндра | |
| Рычажный привод | Стержневой привод | Винтовой упор |
| I-я ст. торможения | ПСТ |
| Грузовые вагоны с симметричным расположением ТРП (полувагоны, крытые, цистерны, платформы) рис.3.31 (а), а так же вагоны бункерного типа (хопперы) с несимметричным расположением ТРП, рис.3.31 (б), оборудованные авторегуляторами  574 Б и РТРП-675 | Композиционные колодки | 35-50 | 140-200 | 15-30 | 150 | 40-80 | 50-100 |
| Чугунные колодки | 40-60 | 120-150 | 15-35 | 150 | 40-100 | 75-125 |
| Восьмиосные цистерны | Композиционные колодки | 30-50 | - |  | - | - | - |
| Грузовые вагоны со стержневым приводом авторегулятора (думпкар, термос на тележках ЦНИИ-Х3, автономные рефрижераторные вагоны на тележках ЦМВ - Дессау),  рис. 3.31 (в) | Композиционные колодки |  | 140-200 |  |  |  |  |
| Чугунные колодки |  | 130-150 |  |  |  |  |

101

Продолжение таблицы 3.9

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Рефрижераторные секции и вагоны термосы на тележках КВЗ-И2 с рычажным приводом авторегулятора, рис.3.31 (а), и на тележках  ЦМВ - Дессау со стержневым приводом авторегулятора,  рис. 3.31(в) | | Композиционные колодки | 25-60 | 55-145 |  | 150 | 40-80 | 50-100 |
| Чугунные  колодки | 40-75 | 60-100 |  | 150 | 40-100 | 75-125 |
| Грузовые вагоны с потележечным торможением с композиционными колодками, оборудованные авторегуляторами,  рис. 3.31 (г, д) | | Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня  125 мм.  Тормозной цилиндр диаметром 356 мм.  Авторегуляторы 574Б и РТРП- 675 | 10-25 | - | 10-25 | 150 | 25-65 | 25-65(75)\* |
| Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 125 мм.  Авторегуляторы РТРП-300 или 6581 | 10-25 | - |  | 50 | 25-65 | 25-65(75)\* |
| Грузовые вагоны на тележках, оборудованных буксовыми адаптерами с упругими элементами, с потележечным торможением с композиционными колодками оборудованные авторегуляторами, рис. 3.31 (г, д) | | Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 240 мм.  Авторегуляторы РТРП-300 или 6581 | 20-40 | - | 20-40 | 50 | 40-80 | 50-100 |
| Пассажирские вагоны | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 42-47 т | Композиционные колодки | 25-45 | 140-200 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |

102

Продолжение таблицы 3.9

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Чугунные | 50-70 | 130-150 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |
|  | 48-52 т | Композиционные колодки | 25-45 | 120-160 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |
|  | Чугунные колодки | 50-70 | 90-135 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |
|  | 53-65 т | Композиционные колодки | 25-45 | 100-130 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |
|  | Чугунные колодки | 50-70 | 90-110 |  | 250 | 80-120 | 130-160 |
| Габарита РИЦ - с воздухораспределителями КЕ Эрликон, Дако | | Чугунные колодки | - | - |  | - | 50-70 | 105-115 |
| ВЛ-РИЦ на тележках ТВЗ-ЦНИИ «М» | | Композиционные колодки | - | - |  | - | 15-30 | 25-40 |

*Примечание:*

*1. ПСТ - полное служебное торможен;*

*2. Нормы выхода штоков тормозных цилиндров у грузовых вагонов перед крутыми затяжными спусками устанавливаются начальником железной дороги;*

*3. При регулировании рычажных передач грузовых вагонов на ПТО (в парке отправления) и пунктах подготовки к перевозкам выход штока тормозных цилиндров устанавливать по минимально допустимому размеру или на 20-25 мм меньше верхнего предела; на вагонах, оборудованных авторегуляторами рычажной передачи, их привод регулируется на поддержание выхода штока на нижнем пределе установленных нормативов;*

*4.\* Для грузовых вагонов на тележках, оборудованных буксовыми адаптерами;*

*5. Регулировку рычажной передачи пассажирских вагонов производить в соответствии с требованиями Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов   
732-ЦВ-ЦЛ.*

1033

**3.12 Технические требования к узлам и деталям грузовых вагонов**

**обращающихся со скоростями от 120 до 140 км/ч**

3.12.1 Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах вагоны со следующими неисправностями:

- равномерный прокат по кругу катания более 5 мм, при подготовке вагона под погрузку более 4,5 мм;

- неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм;

- толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18±0,1) мм от вершины гребня;

- толщина обода колеса по кругу катания менее 35 мм;

- выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм;

- для тележек модели 18-6731:

- отсутствие зазора h1, в порожнем состоянии, между опорой верхней наружной пружины и опорами на раме тележки (А) и балансире (B) (рисунок 3.41);

- ослабление или отсутствие элементов креплений (D) верхних опор пружины внутренней (рисунок 3.41).



Рисунок 3.41 Рессорное подвешивание тележки модели 18-6731.

3.12.2 Для вагонов оборудованных тележками 18-6731 выход штока при ступени торможения должен быть в пределах 15-35 мм, при полном служебном торможении 20-50 мм.

114а

# ПРИЛОЖЕНИЕ З

(рекомендуемое)

**ФОРМА КНИГИ НАТУРНОГО ОСМОТРА ВАГОНОВ НА ПУНКТАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПЕРЕДАЧИ (ВУ-15)**

ЖА Форма ВУ-15 0358814  
Станция\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Утверждена в 1978 г.  
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ж. д.

КНИГА

натурного осмотра вагонов

на пунктах технической передачи

Предприятие

|  |  |
| --- | --- |
| Министерство |  |
| Начата « » | 20 г. |
| Окончена « » | 20 г. |

132*а*