Приложение № 27

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | УТВЕРЖДЕНО:  Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества  протокол от «27» ноября 2020 г. № 73 | |
|  | |  |

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 27 - 2020

ОБ ИЗМЕНЕНИИ № 808-2017 ПКБ ЦВ

Инструкция по техническому

обслуживанию вагонов в эксплуатации

(инструкция осмотрщику вагонов)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ПКБ ЦВ  ОАО «РЖД» | | | | | Отдел | | | | Извещение | | | | | | ОБОЗНАЧЕНИЕ | | | | | |
| ОЭВ | | | | 32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | № 808-2017 ПКБ ЦВ | | | | | |
| ДАТА ВЫПУСКА | | | | | | | | | СРОК ИЗМ. | | | |  | |  | Лист | | Листов | | |
| 2 | | 16 | | |
|  | | | | | | | | |  | | | |
| ПРИЧИНА | | | | | | | | | Устранение ошибок | | | | | | | КОД | | | | |
| 7 | | | | |
| УКАЗАНИЕ О ЗАДЕЛЕ | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| УКАЗАНИЕ О ВНЕДРЕНИИ | | | | | | | | | с 01.01.2021 г. | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| ПРИМЕНЯЕМОСТЬ | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |
| РАЗОСЛАТЬ | | | | | | | | | Учтённым абонентам | | | | | | | | | | | |
| ПРИЛОЖЕНИЕ | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | |
| ИЗМ. | | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Заменить номера рисунков:**   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | | |  | |  | Имеется | Должно быть | | | **Лист 39** | рисунок 3.10 | рисунок 3.19 | | | **Лист 40** | рисунок 3.11 | рисунок 3.20 | | | **Лист 41** | рисунок 3.12 | рисунок 3.21 | | | **Лист 42** | рисунок 3.13 | рисунок 3.22 | | | **Лист 43** | рисунок 3.14 | рисунок 3.23 | | | **Лист 43** | рисунок 3.14а | рисунок 3.24 | | | **Лист 45** | рисунок 3.15 | рисунок 3.25 | | | **Лист 47** | рисунок 3.16 | рисунок 3.26 | | | **Лист 50** | рисунок 3.16 | рисунок 3.27 | | | **Лист 52** | рисунок 3.17 | рисунок 3.28 | | | **Лист 53** | рисунок 3.18 | рисунок 3.29 | | | **Лист 54** | рисунок 3.19 | рисунок 3.30 | | | **Лист 55** | рисунок 3.20 | рисунок 3.31 | | | **Лист 55-56** | рисунок 3.21 | рисунок 3.32 | | | **Лист 57** | рисунок 3.22 | рисунок 3.33 | | | **Лист 57** | рисунок 3.23 | рисунок 3.34 | | | **Лист 58** | рисунок 3.24 | рисунок 3.35 | | | **Лист 62** | рисунок 3.25 | рисунок 3.36 | | | **Лист 63** | рисунок 3.26 | рисунок 3.37 | | | **Лист 65а** | рисунок 3.26а | рисунок 3.38 | | | **Лист 66** | рисунок 3.27 | рисунок 3.39 | | | **Лист 67-68** | рисунок 3.28 | рисунок 3.40 | | | **Лист 69** | рисунок 3.29 | рисунок 3.41 | | | **Лист 74** | рисунок 3.30 | рисунок 3.42 | | | **Лист 76** | рисунок 3.31 | рисунок 3.43 | | | **Лист 95** | рисунок 3.32 | рисунок 3.44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Копии исправить | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | СОСТАВИЛ | | | | Н.КОНТР. | | | | УТВЕРДИЛ | | | ПР. ЗАКАЗЧИКА | | | |
| Должность | | | | | | Ведущий тех. | | | | Нач. отдела | | | | Гл. инженер | | |  | | | |
| Фамилия | | | | | | Царева О.М. | | | | Колчев В.Г. | | | | Кузнецов В.Н. | | |  | | | |
| Подпись | | | | | |  | | | |  | | | |  | | |  | | | |
| Дата | | | | | |  | | | |  | | | |  | | |  | | | |
| ИЗМЕНЕНИЕ ВНЁС | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист | | |
|  | | | | | | | |  | | | | 3 | | |
| ИЗМ. | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.4.1**  Имеется:  Рис. 3.10, подрисуночная надпись:  Должно быть:  Рис. 3.19, подрисуночная надпись:    **Пункт 3.4.1, перечисление первое**  Имеется:  - трещина в литой боковой раме, надрессорной балке литой конструкции (вырубки пороков стального литья, произведенные после изготовления и ремонта надрессорных балок, не служат основанием для браковки); трещина в балансире, соединительной или шкворневой балке трехосной тележки; трещины в консолях соединительной балки четырехосных тележек; трещина в подпятнике, пятнике в видимой для осмотрщика вагонов при осмотре зоне (рисунок 3.10, 3.11);  Должно быть:  - трещина в литой боковой раме, надрессорной балке литой конструкции (вырубки пороков стального литья, произведенные после изготовления и ремонта надрессорных балок, не служат основанием для браковки); трещина в балансире, соединительной или шкворневой балке трехосной тележки; трещины в консолях соединительной балки четырехосных тележек; трещина в подпятнике, пятнике в видимой для осмотрщика вагонов при осмотре зоне (рисунок 3.19, 3.20); | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 4 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.4.1, перечисление четырнадцатое**  Имеется:  - повреждения износостойких элементов [15] (рисунок 3.12, 3.14):  Должно быть:  - повреждения износостойких элементов [15] (рисунок 3.21, 3.23):  **Пункт 3.4.1, перечисление двадцатое**  Имеется:  - зазор между колпаком скользуна 3 и износостойкой планкой 5 верхнего скользуна расположенной на раме вагона (рисунок 3.13);  Должно быть:  - зазор между колпаком скользуна 3 и износостойкой планкой 5 верхнего скользуна, расположенной на раме вагона (рисунок 3.22);  **Пункт 3.4.1, перечисление двадцать первое**  Имеется:  - трещины, изломы демпфера 2 в видимой части (рисунок 3.13);  Должно быть:  - трещины, изломы демпфера 2 в видимой части (рисунок 3.22);  **Пункт 3.4.1, перечисление двадцать четвертое**  Имеется:  - ослабление резьбового крепления корпуса 1 скользуна и износостойкой планки 5 (рисунок 3.13);  Должно быть:  - ослабление резьбового крепления корпуса 1 скользуна и износостойкой планки 5 (рисунок 3.22);  **Пункт 3.4.1, перечисление двадцать шестое**  Имеется:  - видимая часть клина 1 имеет трещины (рисунок 3.14); | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 5 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  - видимая часть клина 1 имеет трещины (рисунок 3.23);  **Пункт 3.4.1, перечисление двадцать восьмое**  Имеется:  - смятие, трещины, выдавливание, излом, в видимой части, или отсутствие полиуретановой накладки наклонной поверхности фрикционного клина (рисунок 3.14); \*  Должно быть:  - смятие, трещины, выдавливание, излом, в видимой части, или отсутствие полиуретановой накладки наклонной поверхности фрикционного клина (рисунок 3.23); \*  **Пункт 3.4.1, перечисление тридцатое**  Имеется:  - обрыв (отсутствие) одной и более заклепок фрикционной планки (рисунок 3.12);  Должно быть:  - обрыв (отсутствие) одной и более заклепок фрикционной планки (рисунок 3.21);  **Пункт 3.4.1, перечисление** **тридцать первое**  Имеется:  - у грузовых вагонов, оборудованных кассетными подшипниками и адаптерами (рисунок 3.14а):  Должно быть:  - у грузовых вагонов, оборудованных кассетными подшипниками и адаптерами (рисунок 3.24): | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 6 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.4.1, последний абзац**  Имеется:  У поводков К-0493.00.00.000/1 и К-0493.00.00.000/3 (рисунок 3.15) производства ООО «ИВП-ЭД» внешним осмотром проверить отсутствие трещин, изломов деталей поводка, плотность затяжки болтов (размер  110(+-)1мм) и центральной стопорной гайки, состояние стопорных шайб (усики шайб должны плотно прилегать к головке болта).  Должно быть:  У поводков К-0493.00.00.000/1 и К-0493.00.00.000/3 (рисунок 3.25) производства ООО «ИВП-ЭД» внешним осмотром проверить отсутствие трещин, изломов деталей поводка, плотность затяжки болтов (размер  110(+-)1мм) и центральной стопорной гайки, состояние стопорных шайб (усики шайб должны плотно прилегать к головке болта).  **Пункт 3.5.4**  Имеется:  3.5.4 Техническое состояние гидравлических гасителей колебаний (рисунок 3.16), неисправности, определяемые по ряду внешних признаков и способы их устранения, приведены в таблице 3.3.  Должно быть:  3.5.4 Техническое состояние гидравлических гасителей колебаний (рисунок 3.26), неисправности, определяемые по ряду внешних признаков и способы их устранения, приведены в таблице 3.3.  **Пункт 3.6.1, перечисление первое**  Имеется:  - трещина в корпусе автосцепки, излом деталей механизма (рисунок 3.16);  Должно быть:  - трещина в корпусе автосцепки, излом деталей механизма (рисунок 3.27); | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 7 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.6.1, перечисление второе**  Имеется:  - износ или другие повреждения деталей механизма автосцепки, при которых возможен саморасцеп (рисунок 3.16);  Должно быть:  - износ или другие повреждения деталей механизма автосцепки, при которых возможен саморасцеп (рисунок 3.27);  **Пункт 3.6.1, перечисление третье**  Имеется:  - уширение зева, износы рабочих поверхностей по контуру зацепления автосцепки, сверх допускаемых (проверяются шаблонами в концевых вагонах состава) (рисунок 3.16);  Должно быть:  - уширение зева, износы рабочих поверхностей по контуру зацепления автосцепки, сверх допускаемых (проверяются шаблонами в концевых вагонах состава) (рисунок 3.27);  **Пункт 3.6.1, перечисление пятое**  Имеется:  - трещина тягового хомута, трещина или излом клина или валика тягового хомута. Излом клина тягового хомута может быть выявлен по следующим признакам: изгиб болтов, поддерживающих клин (ближний к концевой балке болт изогнут больше); блестящая намятина заплечика клина; наличие крупнозернистой металлической пыли на тяговом хомуте; наличие двойного удара (отдача) при ударе молотком снизу по клину; увеличенный (уменьшенный) выход автосцепки, провисание автосцепки (рисунок 3.16); | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 8 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  - трещина тягового хомута, трещина или излом клина или валика тягового хомута. Излом клина тягового хомута может быть выявлен по следующим признакам: изгиб болтов, поддерживающих клин (ближний к концевой балке болт изогнут больше); блестящая намятина заплечика клина; наличие крупнозернистой металлической пыли на тяговом хомуте; наличие двойного удара (отдача) при ударе молотком снизу по клину; увеличенный (уменьшенный) выход автосцепки, провисание автосцепки (рисунок 3.27);  **Пункт 3.6.3, абзац первый**  Имеется:  3.6.3 Исправность действия механизма автосцепки, износы контура зацепления и ударной поверхности малого и большого зубьев, износ замка, исправность замкодержателя осмотрщик вагонов выявляет при помощи специального ломика или по внешним признакам. Шаблоном № 873 проверяют автосцепки концевых вагонов поездов, групп сцепленных вагонов и отдельно стоящих вагонов с каждого конца, как показано на рисунке 3.17.  Должно быть:  3.6.3 Исправность действия механизма автосцепки, износы контура зацепления и ударной поверхности малого и большого зубьев, износ замка, исправность замкодержателя осмотрщик вагонов выявляет при помощи специального ломика или по внешним признакам. Шаблоном № 873 проверяют автосцепки концевых вагонов поездов, групп сцепленных вагонов и отдельно стоящих вагонов с каждого конца, как показано на рисунке 3.28.  **Пункт 3.6.3, абзац второй**  Имеется:  Действие предохранителя от саморасцепа проверяют специальным ломиком. Для проверки ломик заостренным концом вводят сверху в пространство между ударной стенкой зева одной автосцепки и торцевой поверхностью замка другой (смежной) автосцепки, как показано на рисунке 3.18. Поворачивая выступающий конец ломика по направлению стрелки, нажимают заостренным концом на замок (положение I). Если он не уходит внутрь кармана и при этом слышен четкий металлический стук от удара предохранителя в противовес замкодержателя, значит предохранительное устройство от саморасцепа исправно. Так же проверяют и смежную автосцепку. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 9 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  Действие предохранителя от саморасцепа проверяют специальным ломиком. Для проверки ломик заостренным концом вводят сверху в пространство между ударной стенкой зева одной автосцепки и торцевой поверхностью замка другой (смежной) автосцепки, как показано на рисунке 3.29. Поворачивая выступающий конец ломика по направлению стрелки,  нажимают заостренным концом на замок (положение I). Если он не уходит внутрь кармана и при этом слышен четкий металлический стук от удара предохранителя в противовес замкодержателя, значит предохранительное устройство от саморасцепа исправно. Так же проверяют и смежную автосцепку.  **Пункт 3.6.4, абзац первый**  Имеется:  3.6.4 В пунктах формирования и оборота пассажирских составов, в соответствии с технологическим процессом, дополнительно контролируют ломиком-калибром износ элементов контура зацеплений сцепленных автосцепок при растянутых вагонах. При этом зазоры *а* и *б* (рисунок 3.19) проверяют утолщенной крестообразной частью ломика, имеющей контрольные размеры (22±0,1) мм для проверки зазора *а* и (25±0,1) мм для замера зазора *б.*  Должно быть:  3.6.4 В пунктах формирования и оборота пассажирских составов, в соответствии с технологическим процессом, дополнительно контролируют ломиком-калибром износ элементов контура зацеплений сцепленных автосцепок при растянутых вагонах. При этом зазоры *а* и *б* (рисунок 3.30) проверяют утолщенной крестообразной частью ломика, имеющей контрольные размеры (22±0,1) мм для проверки зазора *а* и (25±0,1) мм для замера зазора *б*. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 10 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.6.6, абзац третий**  Имеется:  *Производитель ОАО «Авиаагрегат» (рисунок 3.20):*  Должно быть:  *Производитель ОАО «Авиаагрегат» (рисунок 3.31):*  **Пункт 3.6.6, абзац четвертый**  Имеется:  *Производитель ФГУП «ПО УВЗ» (рисунок 3.21):*  Должно быть:  *Производитель ФГУП «ПО УВЗ» (рисунок 3.32):*  **Пункт 3.6.6, абзац шестой**  Имеется:  *Производитель Бежицкий сталелитейный завод «БСЗ» (рисунок 3.22):*  Должно быть:  *Производитель Бежицкий сталелитейный завод «БСЗ» (рисунок 3.33):*  **Пункт 3.6.6, абзац седьмой**  Имеется:  *Производитель ООО «ВАГОНМАШ» (рисунок 3.23):*  Должно быть:  *Производитель ООО «ВАГОНМАШ» (рисунок 3.34):* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 11 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.6.6, абзац восьмой**  Имеется:  *Производитель ОАО «АЗОВМАШ» (рисунок 3.24)*  Должно быть:  *Производитель ОАО «АЗОВМАШ» (рисунок 3.35)*  **Пункт 3.7.6, перечисление первое**  Имеется:  - крепление всех приборов, арматуры и трубопровода на вагоне (рисунок 3.25, таблица 3.5);  Должно быть:  - крепление всех приборов, арматуры и трубопровода на вагоне (рисунок 3.36, таблица 3.5);  **Пункт 3.7.6, перечисление второе**  Имеется:  - наличие и исправность предохранительных и поддерживающих скоб и устройств (рисунок 3.25, таблица 3.5);  Должно быть:  - наличие и исправность предохранительных и поддерживающих скоб и устройств (рисунок 3.36, таблица 3.5);  **Пункт 3.7.6, перечисление третье**  Имеется:  - наличие и правильность установки устройств фиксирующих усилие затяжки крепежных гаек (шплинты, стопорные планки, шайбы, контргайки) (рисунок 3.26, таблица 3.5);  Должно быть:  - наличие и правильность установки устройств фиксирующих усилие затяжки крепежных гаек (шплинты, стопорные планки, шайбы, контргайки) (рисунок 3.37, таблица 3.5); | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 12 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.7.6, перечисление четвертое**  Имеется:  - наличие валиков рычажной передачи зафиксированных от выпадения шайбой и типовым шплинтом с разведенными усиками на угол не менее 90°, предохранителя валика подвески триангеля (рисунок 3.26, таблица 3.5);  Должно быть:  - наличие валиков рычажной передачи зафиксированных от выпадения шайбой и типовым шплинтом с разведенными усиками на угол не менее 90°, предохранителя валика подвески триангеля (рисунок 3.37, таблица 3.5);  **Пункт 3.7.6, абзац второй**  Имеется:  Наличие утечек определяется на слух и визуально (при необходимости произвести обмыливание соединений). Явным признаком утечки является наличие масляного валика пыли летом или замасленного инея зимой. На рисунке 3.27 показаны наиболее вероятные места утечек воздуха в тормозном оборудовании грузовых вагонов.  Должно быть:  Наличие утечек определяется на слух и визуально (при необходимости произвести обмыливание соединений). Явным признаком утечки является наличие масляного валика пыли летом или замасленного инея зимой. На рисунке 3.39 показаны наиболее вероятные места утечек воздуха в тормозном оборудовании грузовых вагонов.  **Пункт 3.7.6, абзац третий**  Имеется:  При пропуске воздуха в атмосферу в безрезьбовом соединении (рисунок 3.28 а, б) допускается подтяжка гайки накидной без снятия соединения с тормозной магистрали моментом, указанным в таблице 3.6.  Должно быть:  При пропуске воздуха в атмосферу в безрезьбовом соединении (рисунок 3.40 а, б) допускается подтяжка гайки накидной без снятия соединения с тормозной магистрали моментом, указанным в таблице 3.6. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 13 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Пункт 3.7.6, перечисление десятое**  Имеется:  - на вагонах, в тормозных цилиндрах которых установлен Индикатор давления, (рисунок 3.26а), предназначенный для визуального определения соответствия давления воздуха в тормозном цилиндре груженому и порожнему режимам, исправность действия Индикатора.  Должно быть:  - на вагонах, в тормозных цилиндрах которых установлен Индикатор давления, (рисунок 3.38), предназначенный для визуального определения соответствия давления воздуха в тормозном цилиндре груженому и порожнему режимам, исправность действия Индикатора.  **Пункт 3.7.6, абзац четвертый**  Имеется:  Индикация осуществляется по выходу штоков Индикатора:  - в порожнем режиме по выходу одного штока из корпуса индикатора (рисунок 3.26 а 1);  - в груженом режиме по выходу двух штоков из корпуса индикатора (рисунок 3.26 а 2);  Должно быть:  Индикация осуществляется по выходу штоков Индикатора:  - в порожнем режиме по выходу одного штока из корпуса индикатора (рисунок 3.38, 1);  - в груженом режиме по выходу двух штоков из корпуса индикатора (рисунок 3.38, 2);  **Пункт 3.7.6, абзац пятый**  Имеется:  Отсутствие индикации (рисунок 3.26 а 3) свидетельствует об отсутствии или недостаточном давлении в тормозном цилиндре (менее 0,05-0,07 МПа) по причине неисправности пневматической части тормозного оборудования грузового вагона. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 14 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  Отсутствие индикации (рисунок 3.38, 3) свидетельствует об отсутствии или недостаточном давлении в тормозном цилиндре (менее 0,05-0,07 МПа) по причине неисправности пневматической части тормозного оборудования грузового вагона.  **Пункт 3.7.6, перечисление тринадцатое**  Имеется:  - правильность регулирования рычажной передачи и действие автоматических регуляторов, выход штока тормозных цилиндров, который должен быть в пределах, указанных в таблице 3.7:   * при необходимости регулировку осуществлять перестановкой валиков на тягах (рисунок 3.29 в), с последующей регулировкой размера «а» (расстояние от торца муфты защитной трубы регулятора ТРП до начала присоединительной резьбы на его винте) и повторной проверкой выхода штока тормозного цилиндра. Размеры «а» для грузовых и пассажирских вагонов должны быть не менее указанных в таблице 3.7.   Углы наклона горизонтальных и вертикальных рычагов должны обеспечивать нормальную работу рычажной передачи до предельного износа тормозных колодок:   * при симметричном расположении тормозного цилиндра на вагоне и на вагонах с раздельным потележечным торможением (рисунок 3.29 а) при полном служебном торможении и новых тормозных колодках горизонтальный рычаг со стороны штока тормозного цилиндра должен располагаться перпендикулярно к оси тормозного цилиндра или иметь наклон от своего перпендикулярного положения до 10⁰ в сторону от тележки; * при несимметричном расположении тормозного цилиндра на вагонах и на вагонах с раздельным потележечным торможением (рисунок  3.29 б) и новых тормозных колодках промежуточные рычаги должны иметь наклон не менее 20⁰ в сторону тележек. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 15 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  - правильность регулирования рычажной передачи и действие автоматических регуляторов, выход штока тормозных цилиндров, который должен быть в пределах, указанных в таблице 3.7:   * при необходимости регулировку осуществлять перестановкой валиков на тягах (рисунок 3.41 в), с последующей регулировкой размера «а» (расстояние от торца муфты защитной трубы регулятора ТРП до начала присоединительной резьбы на его винте) и повторной проверкой выхода штока тормозного цилиндра. Размеры «а» для грузовых и пассажирских вагонов должны быть не менее указанных в таблице 3.7.   Углы наклона горизонтальных и вертикальных рычагов должны обеспечивать нормальную работу рычажной передачи до предельного износа тормозных колодок:   * при симметричном расположении тормозного цилиндра на вагоне и на вагонах с раздельным потележечным торможением (рисунок 3.41 а) при полном служебном торможении и новых тормозных колодках горизонтальный рычаг со стороны штока тормозного цилиндра должен располагаться перпендикулярно к оси тормозного цилиндра или иметь наклон от своего перпендикулярного положения до 10⁰ в сторону от тележки; * при несимметричном расположении тормозного цилиндра на вагонах и на вагонах с раздельным потележечным торможением (рисунок  3.41 б) и новых тормозных колодках промежуточные рычаги должны иметь наклон не менее 20⁰ в сторону тележек.   **Листы 71-72 заменить**  **Пункт 3.7.6, абзац второй перечисление первое**  Имеется:  - в доступной для осмотрщика зоне, поверхности трения венцов всех тормозных дисков вагона. При обнаружении дефектов, приведенных ниже и показанных на рисунке 3.31, тележка с неисправным дисковым тормозом отключается. На вагоны, у которых обнаружены выше перечисленные дефекты тормозных дисков, составляется акт согласно приложения Д; | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ИЗВЕЩЕНИЕ  32 ЦВ 27 - 2020 | | | | | | | | |  | | | |  | | | | | | | | Лист |
|  | | | | | | | | |  | | | | 16 |
| ИЗМ. | | | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Должно быть:  - в доступной для осмотрщика зоне, поверхности трения венцов всех тормозных дисков вагона. При обнаружении дефектов, приведенных ниже и показанных на рисунке 3.43, тележка с неисправным дисковым тормозом отключается. На вагоны, у которых обнаружены выше перечисленные дефекты тормозных дисков, составляется акт согласно приложения Д;  **Пункт 3.10, абзац второй перечисление первое**  Имеется:  - зазор в блоках резиновых амортизаторов опоры против скручивания. Амортизаторы блоков подвески генераторов DUGG-28В и DCG 4435/2, 2ГВ.003 и 2ГВ.008 проверяют по размеру «А», в соответствии с рисунком 3.32, который должен составлять не менее:  Должно быть:  - зазор в блоках резиновых амортизаторов опоры против скручивания. Амортизаторы блоков подвески генераторов DUGG-28В и DCG 4435/2, 2ГВ.003 и 2ГВ.008 проверяют по размеру «А», в соответствии с рисунком 3.44, который должен составлять не менее:  **Приложение Б и В:**  «Фонарь (ГОСТ 4677-74)» заменить на «Фонарь ГОСТ 4677-82» | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Таблица 3.7 - Параметры регулировки тормозной рычажной передачи вагонов

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | Размер «А», мм. | | Размер «а» не менее, мм. | | Выход штока  тормозного цилиндра | | |
| Рычаж-ный привод | Стержневой привод |
| I-я ст. торможения | ПСТ | |
| Грузовые вагоны с симметричным расположением ТРП (полувагоны, крытые, цистерны, платформы) рис.3.42 (а), а так же вагоны бункерного типа (хопперы) с несимметричным расположением ТРП, рис.3.42 (б), оборудованных авторегуляторами  574 Б и 675 | | Компози-ционные колодки | 35-50 | - | 150 | | 40-80 | 50-100 | |
| Чугунные колодки | 40-60 | - | 150 | | 40-100 | 75-125 | |
| Восьмиосные цистерны | | Компози-ционные | 30-50 | - | - | | - | - | |
| Грузовые вагоны со стержневым приводом авторегулятора (думпкар, термос на тележках ЦНИИ-Х3, автономные рефрижераторные вагоны на тележках  ЦМВ - Дессау),  рис. 3.42 (в) | | Компози-ционные | - | 140-200 | | 150 | 40-80 | 50-100 | |
| Чугунные | - | 130-150 | | 150 | 40-100 | 75-125 | |
| Рефрижераторные секции и вагоны термосы на тележках КВЗ-И2 с рычажным приводом авторегулятора,  рис.3.42 (а), и на тележках ЦМВ - Дессау со стержневым приводом авторегулятора,  рис. 3.42 (в) | Компози-ционные | | 25-60 | 55-145 | | 150 | 40-80 | | 50-100 |
| Чугунные | | 40-75 | 60-100 | | 150 | 40-100 | | 75-125 |

Продолжение таблицы 3.7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | Размер «А», мм. | | | Размер «а» не менее, мм. | Выход штока тормозного цилиндра | | | |
| Рычажный привод | Стержне- вой привод | |
| I-я ст. торможения | | ПСТ | |
| Грузовые вагоны с потележечным торможением с композиционными колодками, оборудованные авторегуляторами,  рис. 3.42 (г, д) | | Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня  125 мм.  Авторегуляторы 574Б и 675 | | 15-25 | | - | 150 | | 25-65 | | 25-65(75)\* |
| Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 125 мм.  Авторегуляторы РТРП-300 | | 15-25 | | - | 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. 3.42 (г, д) | | Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 240 мм.  Авторегуляторы РТРП-300 | | 20-40 | | - | 50 | | 40-80 | | 50-100 |
| Пассажирские вагоны | | |  |  |  | |  |  | |  | |
|  | 42-47 т | | Компози-ционные | 25-45 | 140-200 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
|  |  | | Чугунные | 50-70 | 130-150 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
|  | 48-52 т | | Компози-ционные | 25-45 | 120-160 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
|  |  | | Чугунные | 50-70 | 90-135 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
|  | 53-65 т | | Компози-ционные | 25-45 | 100-130 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
|  |  | | Чугунные | 50-70 | 90-110 | | 250 | 80-120 | | 130-160 | |
| Габарита Риц - с воздухораспределителями КЕ Эрликон, Дако | | | Чугунные | - | - | | - | 50-70 | | 105-115 | |
| ВЛ-РИЦ на тележках  ТВЗ-ЦНИИ "М" | | | Компози-ционные | - | - | | - | 15-30 | | 25-40 | |