

УТВЕРЖДЕНО:

Советом по железнодорожному
транспорту государств - участников
Содружества
протокол от «26-27» октября 2016 г. № 65

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 36 - 2016
ОБ ИЗМЕНЕНИИ 732-ЦВ-ЦЛ
Общее руководство по ремонту
тормозного оборудования вагонов

ПКБ ЦВ ОАО «РЖД»	Извещение		Обозначение		Код	Лист	Листов
Отдел АТА	32 ЦВ 36 - 2016		732-ЦВ-ЦЛ		9	2	23
	Дата выпуска		Срок действия ПИ		Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		
Срок изменения.		Срочно					
Причина		Требование заказчика					
Указание о заделе		Задела нет					
Указания о внедрении		-					
Применяемость							
Разослать		Учтенным абонентам (по разнарядке ЦСЖТ)					
Приложение							
Изм.	Содержание изменения						
<p><u>Пункт 1.9 абзац 1</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«Все стенды, устройства и установки для испытания тормозного оборудования и тормоза вагона, соблюдение технологии и качество ремонта должны проверяться не реже одного раза в 6 месяцев комиссией под председательством должностного лица. определенного железнодорожной администрацией.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«Все стенды, устройства и установки для испытания тормозного оборудования и тормоза вагона, соблюдение технологии и качество ремонта должны проверяться не реже одного раза в 6 месяцев комиссией под председательством должностного лица предприятия структурного подразделения, уполномоченной железнодорожной администрацией.»</p>							
Копии исправить							
	Составил	Н.контр.	Утвердил	Пред.заказ.			
Должность	Гл. констр.	Нач. отдела	Нач отдела				
Фамилия	Шехт М.В.	Лебедев Г.В.	Зеленков А.В.				
Подпись							
Дата							
Изменение внес			Контрольную копию испр.				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		3

Пункт 2.2.1 ввести абзац 4а

«- фильтр очистки сжатого воздуха (при демонтаже главной и магистральной частей) и пылеулавливающие сетки камеры модельного ряда 6540.01;»

Пункт 2.2.1 абзац 5

Имеется:

«- авторежимы, за исключением авторежимов, на которые распространяется гарантийный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период;»

Должно быть:

«- авторежимы, за исключением авторежимов, на которые распространяется гарантийный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период вагона, а также авторежимов, имеющих пломбы и (или) бирки ремонтного предприятия (АКП, АО, СЦ), на которые распространяется гарантийный послеремонтный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период вагона;»_

Пункт 2.2.1 последний абзац :

Имеется:

«Допускается при деповском ремонте не демонтировать с вагона главную и магистральную части воздухораспределителя, имеющие пломбы предприятия-изготовителя или пломбы и (или) бирки ремонтного предприятия (АКП, АО, СЦ), у которых доремонтный срок службы (срок службы от даты изготовления до первого ремонта) или межремонтный срок службы не достиг своего минимума, установленного нормативной документацией предприятия-изготовителя.»

Должно быть:

«Допускается при деповском ремонте не демонтировать с вагона главную и магистральную части воздухораспределителя, а также авторежимы, имеющие пломбы предприятия-изготовителя или пломбы и (или) бирки ремонтного предприятия (АКП, АО, СЦ), у которых доремонтный срок службы (срок службы от даты изготовления до первого ремонта) или межремонтный срок службы, не заканчивается до проведения следующего планового ремонта.»

--

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
-----------	-----------------	--------------------------	--	------

Изм.	Содержание изменения			4
------	----------------------	--	--	---

Пункт 2.2.4

Имеется:

«У камеры модельного ряда 295 на вагоне, в случае демонтажа главной и магистральной частей, необходимо проверить расстояние от привалочной плоскости фланца для главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя и размер посадочного места под сетчато-войлочный фильтр.

Расстояние от привалочной плоскости для фланца главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя должно быть у камеры 295.001 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (87+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм; у камер 295М.001 и 295М.002 для груженого режима – (80+1) мм, для среднего – (85+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм. В случае несоответствия размеров приведенным выше значениям режимный валик воздухораспределителя следует заменить.

Размер посадочного места под сетчато-войлочный фильтр должен быть в пределах от 72 до 72,5 мм. Камеру воздухораспределителя, не выдержавшую контроль, следует заменить.»

Должно быть:

«У камеры модельного ряда 295 и 6540.01 на вагоне, в случае демонтажа главной и магистральной частей, необходимо проверить расстояние от привалочной плоскости фланца для главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя и размер посадочного места под сетчато-войлочный фильтр.

Расстояние от привалочной плоскости для фланца главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя должно быть у камеры 295.001 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (87+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм; у камер 6540.01, 295М.001 и 295М.002 для груженого режима – (80+1) мм, для среднего – (85+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм. В случае несоответствия размеров приведенным выше значениям режимный валик воздухораспределителя следует заменить.

Размер посадочного места под сетчато-войлочный фильтр камер модельного ряда 295 и под фильтр очистки сжатого воздуха камеры модельного ряда 6540.01 должен быть в пределах от 72 до 72,5 мм. Камеру воздухораспределителя, не выдержавшую контроль, следует заменить.»

Пункт 2.2.8 абзац 2

Имеется:

«У кронштейна-камеры модельного ряда КАВ30, в случае демонтажа с него главной и магистральной частей, фильтр очистки сжатого воздуха следует устанавливать только новый.»

Должно быть:

«У кронштейна-камеры модельного ряда КАВ30 и камеры модельного ряда 6540.01, в случае демонтажа с него главной и магистральной частей, фильтр очистки сжатого воздуха следует устанавливать только новый.»

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			5
<p><u>Пункт 3.4</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«3.4 Сетчато-войлочные фильтры и пылеулавливающие сетки при плановых видах ремонта должны ставиться в тормозную систему вагона только новые и предварительно продутые сжатым воздухом.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«3.4 Сетчато-войлочные фильтры, фильтры очистки сжатого воздуха и пылеулавливающие сетки при плановых видах ремонта должны ставиться в тормозную систему вагона только новые и предварительно продутые сжатым воздухом.»</p> <p><u>Пункт 7.2 абзацы 5, 6</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«- расстояние от привалочной плоскости для главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя должно быть у камеры 295.001 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (87+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм, у камеры 295М.001 и 295М.002 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (85+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм;</p> <p>- сетчато-войлочный фильтр и пылеулавливающие сетки при плановых видах ремонта должны быть заменены новыми, предварительно продутые сжатым воздухом»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«- расстояние от привалочной плоскости для главной части воздухораспределителя до рабочей поверхности кривошипа режимного валика воздухораспределителя должно быть у камеры 295.001 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (87+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм, у камер 6540.01, 295М.001 и 295М.002 для груженого режима (80+1) мм, для среднего – (85+1) мм, для порожнего – не менее 98 мм;</p> <p>- сетчато-войлочный фильтр, фильтры очистки сжатого воздуха и пылеулавливающие сетки при плановых видах ремонта должны быть заменены новыми, предварительно продутые сжатым воздухом.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		6
<u>Пункт 12.1</u>			
Имеется:			
<p>«Поступившие в ремонт авторежимы, у которых до окончания гарантийного срока службы остается не менее 2 лет, не имеющие наружных повреждений и сильных загрязнений, должны быть испытаны без предварительной их очистки и ремонта.</p> <p>При удовлетворительных результатах испытания на авторежим устанавливается бирка с указанием клейма АКП и даты испытания (число, месяц и две последние цифры года). В случае отрицательных результатов испытания предприятию-изготовителю в установленном порядке направляется акт-рекламация.»</p>			
Должно быть:			
<p>«Поступившие в ремонт авторежимы, у которых до окончания гарантийного срока службы остается не менее 2 лет, не имеющие наружных повреждений и сильных загрязнений, должны быть испытаны без предварительной их очистки и ремонта.</p> <p>При положительных результатах испытания на авторежим устанавливается бирка с указанием клейма АКП и даты испытания (число, месяц и две последние цифры года). В случае отрицательных результатов испытания предприятию-изготовителю в установленном порядке направляется акт-рекламация.</p> <p>Снятые с вагона авторежимы АКВ1 должны быть направлены в СЦ.»</p>			
<u>Пункт 12.5</u>			
Имеется:			
<p>«Каждый отремонтированный авторежим должен быть испытан на испытательном стенде.</p> <p>На отремонтированном и выдержавшем испытание авторежиме должна стоять бирка. Бирка должна устанавливаться под гайку одного из болтов, соединяющих демпферную часть с пневмореле. На бирке должны быть нанесены клеймо АКП и дата ремонта (число, месяц и две последние цифры года).»</p>			
Должно быть:			
<p>«Каждый отремонтированный авторежим должен быть испытан на испытательном стенде.</p> <p>На отремонтированном и выдержавшем испытание авторежиме должна стоять бирка. Бирка должна устанавливаться под гайку одного из болтов, соединяющих демпферную часть с пневмореле. На бирке должны быть нанесены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - клеймо АКП и дата ремонта (число, месяц и две последние цифры года) – при ремонте в АКП; - клеймо СЦ, маркировка в виде буквы «Р» и дата ремонта (число, месяц и две последние цифры года) – при ремонте в СЦ. 			

Кроме того, отремонтированные в СЦ авторежимы должны быть опломбированы.»

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			7
<p><u>Пункт 12.8</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«Отремонтированный авторежим, срок хранения которого превышает 6 месяцев со времени его ремонта, может быть установлен на вагон только после испытания при условии удовлетворительных результатов. При этом на авторежим должна быть установлена бирка с указанием клейма АКП и даты испытания с сохранением бирки, поставленной при ремонте.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«Отремонтированный авторежим, срок хранения которого превышает со времени ремонта 6 месяцев – для авторежимов модельного ряда 265А и 6532, 1 год – для авторежимов АКВ1, может быть установлен на вагон только после его испытания при условии положительных результатов. При этом на авторежим в дополнение к бирке, установленной при его ремонте, должна быть установлена бирка, на которой должны быть нанесены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - клеймо АКП и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года) – при испытании в АКП; - клеймо СЦ, маркировка в виде буквы «И» и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года) – при испытании в СЦ.» <p><u>Пункт 12.9</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«На новом авторежиме, выдержавшем испытание перед постановкой на вагон, должна стоять бирка. Бирка должна устанавливаться под гайку одного из болтов, соединяющих демпферную часть с пневмореле. На бирке должны быть нанесены клеймо АКП и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года).»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«На новом авторежиме, выдержавшем испытание перед постановкой на вагон (при превышении срока его хранения после изготовления), должна быть установлена бирка с сохранением пломбы предприятия-изготовителя. При этом маркировка бирки – в соответствии с пунктом 12.8. Бирка должна устанавливаться под гайку одного из болтов, соединяющих демпферную часть с пневмореле.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		8

Пункт 13.1.2 абзац 11

Имеется:

«- привалочный фланец и прижим для надежного крепления авторежима в вертикальном положении во время его испытания, обеспечивающие размер от оси верхних отверстий привалочного фланца авторежима до опоры механизма поднятия упора авторежима (размер «г») для авторежима 265А-1 – (295 ± 1) мм, для авторежима 265А-4 – $(305\pm 0,5)$ мм.»

Должно быть:

«- привалочный фланец и прижим для надежного крепления авторежима в вертикальном положении во время его испытания, обеспечивающие размер от оси верхних отверстий привалочного фланца авторежима до опоры механизма поднятия упора авторежима (размер «г») для авторежима 265А-1 – (295 ± 1) мм, для авторежима 265А-4, АКВ1 и модельного ряда 6532 – $(305\pm 0,5)$ мм.»

Пункт 13.2.1

Имеется:

«Перед испытанием у авторежима следует проконтролировать:

- размер «в» (выход кольцевой проточки вилки из корпуса авторежима), который должен быть не менее 2 мм;
- размер «б» (у авторежима 265А-1), который должен быть не более 70 мм;
- размер «у» (у авторежима 265А-4), который должен быть не менее 120 мм.»

Должно быть:

«Перед испытанием у авторежима следует проконтролировать:

- размер «в» (выход кольцевой проточки вилки из корпуса авторежима), который должен быть не менее 2 мм;
- размер «б» (у авторежима 265А-1), который должен быть не более 70 мм;
- размер «у» (у авторежима 265А-4, АКВ1 и модельного ряда 6532), который должен быть не менее 120 мм.»

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			9

Пункт 13.2.8

Имеется:

«Закреть кран 3. Давление сжатого воздуха в РЗД должно быть $(0,30\pm 0,01)$ МПа [$(3,0\pm 0,1)$ кгс/см²]. Переместить вверх опору механизма поднятия упора авторежима на $(27+1)$ мм – для авторежима 265А-1, на $(40\pm 0,5)$ мм – для авторежима 265А-4. После поднятия вилки с упором авторежима дать выдержку времени не менее 60 секунд и открыть кран 3. При этом давление сжатого воздуха в ТР должно установиться равным давлению сжатого воздуха в РЗД.»

Должно быть:

«Закреть кран 3. Давление сжатого воздуха в РЗД должно быть $(0,30\pm 0,01)$ МПа [$(3,0\pm 0,1)$ кгс/см²]. Переместить вверх опору механизма поднятия упора авторежима на $(27+1)$ мм – для авторежима 265А-1, на $(40\pm 0,5)$ мм – для авторежима 265А-4, АКВ1 и модельного ряда 6532. После поднятия вилки с упором авторежима дать выдержку времени не менее 60 секунд и открыть кран 3. При этом давление сжатого воздуха в ТР должно установиться равным давлению сжатого воздуха в РЗД.»

Пункт 13.2.10

Имеется:

«Закреть кран 3 и после падения давления сжатого воздуха в ТР до нуля освободить упор авторежима от действия механизма его поднятия. При этом вилка с упором должна занять свое нижнее положение (исходное положение в соответствии с пунктом 13.2.1) у авторежима 265А-1 за время от 18 до 45 секунд, у авторежима 265А-4 – от 20 до 60 секунд.»

Должно быть:

«Закреть кран 3 и после падения давления сжатого воздуха в ТР до нуля освободить упор авторежима от действия механизма его поднятия. При этом вилка с упором должна занять свое нижнее положение (исходное положение в соответствии с пунктом 13.2.1) у авторежима 265А-1 за время от 18 до 45 секунд, у авторежима 265А-4, АКВ1 и модельного ряда 6532 – от 18 до 60 секунд.»

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			10
<u>Пункт 14.7 абзац 3</u>				
Имеется:				
<p>«- запрещается регулировать размер «а», изменяя размер «б» (у авторежима 265А-1) или размер «у» (у авторежима 265А-4) с помощью упора авторежима, зашплинтованного в АКП;»</p>				
Должно быть:				
<p>«- запрещается регулировать размер «а», изменяя размер «б» (у авторежима 265А-1) или размер «у» (у авторежима 265А-4, АКВ1 и авторежима модельного ряда 6532) с помощью упора авторежима, зафиксированного (шплинтом – у авторежимов модельного ряда 265А, шайбой – у авторежимов АКВ1) при изготовлении или ремонте авторежима;»</p>				
<u>Пункт 14.8 абзац 3</u>				
Имеется:				
<p>«- между упором авторежима и контактной планкой тележки порожнего вагона не должно быть зазора, кольцевая проточка на вилке авторежима 265А-1 не должна быть видна, а для авторежима 265А-4 допускается видимость кольцевой проточки на вилке авторежима при поджатии упора демпферной части регулировочными пластинами;»</p>				
Должно быть:				
<p>«- между упором авторежима и контактной планкой тележки порожнего вагона не должно быть зазора, кольцевая проточка на вилке авторежима 265А-1 не должна быть видна, а для авторежима 265А-4 и авторежима модельного ряда 6532 допускается видимость кольцевой проточки на вилке авторежима при поджатии упора демпферной части регулировочными пластинами;»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			11
<p><u>Пункт 14.8 абзац 4</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«- проверка регулировки авторежима производится на порожнем вагоне, для чего на вагоне производится полное служебное торможение и контролируется давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре. Давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре при полном служебном торможении должно быть для вагонов с тарой от 27 до 32 т – (0,16±0,01) МПа [(1,6±0,1) кгс/см²], для вагонов с тарой свыше 32 до 36 т – (0,19±0,01) МПа [(1,9±0,1) кгс/см²], для вагонов с тарой свыше 36 до 45 т – (0,22±0,01) МПа [(2,2±0,1) кгс/см²]. В случае несоответствия давления сжатого воздуха в тормозном цилиндре при полном служебном торможении порожнего вагона приведенным значениям производится регулировка положения упора авторежима путем снятия или постановки металлических регулировочных планок под контактную планку в соответствии с п. 14.6. Запрещается производить регулировку авторежима с помощью упора, зашплинтованного в АКП.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«- проверка регулировки авторежима производится на порожнем вагоне, для чего на вагоне производится полное служебное торможение и контролируется давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре. Давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре при полном служебном торможении должно быть для вагонов с тарой от 27 до 32 т – (0,16±0,01) МПа [(1,6±0,1) кгс/см²], для вагонов с тарой свыше 32 до 36 т – (0,19±0,01) МПа [(1,9±0,1) кгс/см²], для вагонов с тарой свыше 36 до 45 т – (0,22±0,01) МПа [(2,2±0,1) кгс/см²]. В случае несоответствия давления сжатого воздуха в тормозном цилиндре при полном служебном торможении порожнего вагона приведенным значениям производится регулировка положения упора авторежима путем снятия или постановки металлических регулировочных планок под контактную планку в соответствии с п. 14.6. Запрещается производить регулировку авторежима с помощью упора, зафиксированного (шплинтом – у авторежимов модельного ряда 265А и 6532, шайбой – у авторежимов АКВ1) после проведения ремонта авторежима.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		12
<u>Пункт 15.11 абзац 1</u>			
Имеется:			
<p>«Отремонтированные магистральные и главные части, срок хранения которых превышает со времени ремонта 6 месяцев для воздухораспределителей модельного ряда 483 и 1 год – для воздухораспределителей модельного ряда КАВ60, могут быть установлены на вагон только после их испытания при положительных результатах. При этом на магистральную и главную части в дополнении к биркам, установленным при их ремонте, должны быть установлены бирки, на которых должны быть нанесены»</p>			
Должно быть:			
<p>«Отремонтированные магистральные и главные части, срок хранения которых превышает со времени ремонта 6 месяцев для воздухораспределителей модельного ряда 483 и 1 год – для воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 и 6540, могут быть установлены на вагон только после их испытания при положительных результатах. При этом на магистральную и главную части в дополнении к биркам, установленным при их ремонте, должны быть установлены бирки, на которых должны быть нанесены»</p>			

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			13
Таблица 7				
Имеется:				
Таблица 7 – Размеры дроссельных отверстий магистральных и главных частей воздухораспределителей грузового типа				
Местонахождение отверстия		Диаметр отверстия, мм		
Магистральная часть 483				
В дросселе плунжера		2,0±0,12		
В хвостовике плунжера		0,7±0,03 (3 отверстия)		
В корпусе (дроссель к клапану мягкости)		0,65±0,03*		
В гайке атмосферного клапана (узел трех клапанов)		0,9±0,05		
В хвостовке направляющего диска диафрагмы		1,0±0,25 (2 отверстия)		
В седле диафрагмы переключателя режимов		0,6±0,03		
Магистральная часть 483М, 483А				
В дросселе плунжера		2,0±0,12		
В хвостовике плунжера		0,7±0,03 (3 отверстия)		
В корпусе (дроссель к клапану мягкости)		0,9±0,05		
В гайке атмосферного клапана (узел трех клапанов)		0,9±0,05		
В хвостовке направляющего диска диафрагмы		1,0±0,25 (2 отверстия)		
В седле диафрагмы переключателя режимов		0,6±0,03		
В седле узла трех клапанов		0,3±0,03		
Главная часть 270				
В штоке главного поршня		1,7±0,05		
В корпусе (цилиндр главного поршня)		0,5±0,05		
В корпусе (нипель обратного клапана)		1,3±0,05		
В уравнительном поршне (атмосферное отверстие)		2,8+0,1;-0,05		
Главная часть 466				
В штоке с манжетами		1,8±0,06		
В дросселе зажимной шайбы (узел диафрагмы)		0,6±0,03		
В корпусе (нипель обратного клапана)		1,3±0,05		
В седле уравнительного поршня (атмосферное отверстие)		3,5+0,16		
Главная часть 483.400				
Во втулке корпуса		1,7+0,25		
В корпусе (дроссель цилиндра главного поршня)		0,55±0,03		
В корпусе (дроссель обратного клапана)		1,3±0,05		
В уравнительном поршне (атмосферное отверстие)		2,8+0,1;-0,05		
В седле клапана дополнительной разрядки		0,5±0,03		
*Отверстие рассверливается до диаметра (0,9±0,05) мм.				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			14
Должно быть:				
Таблица 7 – Размеры дроссельных отверстий магистральных и главных частей воздухораспределителей грузового типа				
Местонахождение отверстия		Диаметр отверстия, мм		
Магистральная часть 483				
В дросселе плунжера		2,0±0,12		
В хвостовике плунжера		0,7±0,03 (3 отверстия)		
В корпусе (дроссель к клапану мягкости)		0,65±0,03*		
В гайке атмосферного клапана (узел трех клапанов)		0,9±0,05		
В хвостовике направляющего диска диафрагмы		1,0±0,25 (2 отверстия)		
В седле диафрагмы переключателя режимов		0,6±0,03		
Магистральная часть 483М, 483А				
В дросселе плунжера		2,0±0,12		
В хвостовике плунжера		0,7±0,03 (3 отверстия)		
В корпусе (дроссель к клапану мягкости)		0,9±0,05		
В гайке атмосферного клапана (узел трех клапанов)		0,9±0,05		
В хвостовике направляющего диска диафрагмы		1,0±0,25 (2 отверстия)		
В седле диафрагмы переключателя режимов		0,6±0,03		
В седле узла трех клапанов		0,3±0,03		
Магистральная часть 4380				
В дросселе плунжера		2,0±0,25		
В хвостовике плунжера		0,7±0,03 (3 отверстия)		
В седле клапана мягкости		0,9±0,05		
В гайке атмосферного клапана (узел трех клапанов)		0,9±0,05		
В хвостовике направляющего диска диафрагмы		1,0±0,25 (2 отверстия)		
В седле диафрагмы переключателя режимов		0,6±0,03		
В седле узла трех клапанов		0,3±0,03		
Главная часть 270				
В штоке главного поршня		1,7±0,05		
В корпусе (цилиндр главного поршня)		0,5±0,05		
В корпусе (нипель обратного клапана)		1,3±0,05		
В уравнительном поршне (атмосферное отверстие)		2,8±0,1; -0,05		
В седле клапана дополнительной разрядки		0,5±0,03		

Окончание таблицы 7

Главная часть 4381	
В штоке главного поршня	1,8±0,05
В корпусе (цилиндр главного поршня)	0,55±0,05
В корпусе (ниппель обратного клапана)	1,3±0,05
В уравнительном поршне (атмосферное отверстие)	2,8±0,1
Главная часть 466	
В штоке с манжетами	1,8±0,06
В дросселе зажимной шайбы (узел диафрагмы)	0,6±0,03
В корпусе (ниппель обратного клапана)	1,3±0,05
В седле уравнительного поршня (атмосферное отверстие)	3,5±0,16
Главная часть 483.400	
Во втулке корпуса	1,7±0,25
В корпусе (дроссель цилиндра главного поршня)	0,55±0,03
В корпусе (дроссель обратного клапана)	1,3±0,05
В уравнительном поршне (атмосферное отверстие)	2,8±0,1; -0,05
В седле клапана дополнительной разрядки	0,5±0,03
*Отверстие рассверливается до диаметра (0,9±0,05) мм.	

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			16
<p><u>Пункт 16.1.5</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«16.1.5. Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной главной частью 270 или 483.400.</p> <p>Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде главной частью КАВ10-01 или КАВ10-02.</p> <p>Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной магистральной частью 483М или 483А.</p> <p>Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде магистральной частью КАВ20-01.</p> <p>Испытание на стенде одновременно непроверенных магистральной и главной частей воздухораспределителей модельного ряда 483 запрещается.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«16.1.5. Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной главной частью 270 или 483.400.</p> <p>Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде главной частью КАВ10-01 или КАВ10-02.</p> <p>Испытание магистральных частей 4380 воздухораспределителей модельного ряда 6540 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной главной частью 4381.</p> <p>Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной магистральной частью 483М или 483А.</p> <p>Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде магистральной частью КАВ20-01.</p> <p>Испытание главных частей 4381 воздухораспределителей модельного ряда 6540 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной магистральной частью 4380.</p> <p>Испытание на стенде одновременно непроверенных магистральной и главной частей воздухораспределителей модельного ряда 483 и модельного ряда 6540 запрещается.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		17

Пункт 16.2.1 абзац 4

Имеется:

«- время зарядки ЗК сжатым воздухом от 0 до 0,12 МПа (от 0 до 1,2 кгс/см²), которое должно быть для магистральных частей 483 и 483М от 20 до 35 с, для магистральной части 483А – от 4 до 8 с, для магистральной части КАВ20-01 – от 1 до 5 с;»

Должно быть:

«- время зарядки ЗК сжатым воздухом от 0 до 0,12 МПа (от 0 до 1,2 кгс/см²), которое должно быть для магистральных частей 483 и 483М от 20 до 35 с, для магистральных частей 483А и 4380 – от 4 до 8 с, для магистральной части КАВ20-01 – от 1 до 5 с;»

Пункт 16.2.1 абзац 6

Имеется:

«- открытие второго пути зарядки РК (проверяется для магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда 483), которое должно произойти при достижении в ней давления сжатого воздуха от 0,20 до 0,35 МПа (от 2,0 до 3,5 кгс/см²), а также время зарядки РК сжатым воздухом (проверяется для магистральных частей всех воздухораспределителей) с 0,35 до 0,40 МПа (с 3,5 до 4,0 кгс/см²) должно быть от 6 до 10 с.»

Должно быть:

«- открытие второго пути зарядки РК (проверяется для магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 и модельного ряда 6540), которое должно произойти при достижении в ней давления сжатого воздуха от 0,20 до 0,35 МПа (от 2,0 до 3,5 кгс/см²), а также время зарядки РК сжатым воздухом (проверяется для магистральных частей всех воздухораспределителей) с 0,35 до 0,40 МПа (с 3,5 до 4,0 кгс/см²) должно быть от 6 до 10 с.»



Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			18

Пункт 16.3.1 абзац 2

Имеется:

«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 – в положении «средний», краны 13, 15 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.»

Должно быть:

«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 4381, 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 – в положении «средний», краны 13, 15 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.»

Пункт 16.3.1 абзац 5

Имеется:

«- время зарядки сжатым воздухом РК от 0 до 0,05 МПа (от 0 до 0,5 кгс/см²), которое должно быть от 25 до 55 с в случае применения при испытании магистральной части 483М, от 15 до 40 с – в случае применения при испытании магистральной части 483А, от 3 до 8 с – в случае применения для испытания магистральной части КАВ20-01.»

Должно быть:

«- время зарядки сжатым воздухом РК от 0 до 0,05 МПа (от 0 до 0,5 кгс/см²), которое должно быть от 25 до 55 с в случае применения при испытании магистральной части 483М, от 15 до 40 с -- в случае применения при испытании магистральных частей 483А и 4380, от 3 до 8 с – в случае применения для испытания магистральной части КАВ20-01.»

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			19
<u>Пункт 16.3.2 абзац 2</u>				
Имеется:				
<p>«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 - в положении «средний», краны 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты»</p>				
Должно быть:				
<p>«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 4381, 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 - в положении «средний», краны 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты»</p>				
<u>Пункт 16.3.3 абзац 2</u>				
Имеется:				
<p>«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 – в положении «средний», краны 1, 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.»</p>				
Должно быть:				
<p>«Переключатель режимов торможения должен быть установлен для главных частей 4381, 270 и 483.400 в положение «порожний», для главных частей КАВ10-01 и КАВ10-02 – в положении «средний», краны 1, 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)		Лист
Изм.	Содержание изменения			20
<p><u>Пункт 17.1.2 абзац 4</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«На вагоне, оборудованном авторежимом, под упор авторежима необходимо подложить металлическую прокладку толщиной (32-1) мм – при авторежиме 265А-1, толщиной (45-1) мм – при авторежиме 265А-4.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«На вагоне, оборудованном авторежимом, под упор авторежима необходимо подложить металлическую прокладку толщиной (32-1) мм – при авторежиме 265А-1, толщиной (45-1) мм – при авторежиме 265А-4, АКВ1 и авторежиме модельного ряда 6532.»</p> <p><u>Пункт 19.5.2 абзац 5</u></p> <p>Имеется:</p> <p>«У вагонов, оборудованных авторежимом, под упор авторежима необходимо подложить металлическую прокладку толщиной (32-1) мм – для авторежимов 265А-1, толщиной (45-1) мм – для авторежимов 265А-4.»</p> <p>Должно быть:</p> <p>«У вагонов, оборудованных авторежимом, под упор авторежима необходимо подложить металлическую прокладку толщиной (32-1) мм – для авторежимов 265А-1, толщиной (45-1) мм – для авторежимов 265А-4, АКВ1 и авторежимов модельного ряда 6532.»</p>				

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		21
ПРИЛОЖЕНИЕ Д			
ПЕРЕЧЕНЬ ТОРМОЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, УСТАНОВЛИВАЕМОГО НА ВАГОНЫ ПРИ ИХ РЕМОНТЕ			
Таблицу изложить в редакции:			
4	Цилиндр тормозной 188Б (исполнение -01, -02, -03, -04) ГОСТ 31402-2009 [ТУ 3184-555-05744521-2013]	Грузовые вагоны	
6	Цилиндр тормозной 519А ГОСТ 31402-2009 [ТУ 3184-555-05744521-2013]	Грузовые вагоны	
7	Цилиндр тормозной 710 (исполнение -01, -02, -03) ГОСТ 31402-2009 [ТУ 3184-555-05744521-2013]	Грузовые вагоны	
8	Цилиндр тормозной 501Б ГОСТ 31402-2009 [ТУ 3184-555-05744521-2013]	Пассажирские вагоны	
9	Цилиндр тормозной 578 ГОСТ 31402-2009 [ТУ 3184-555-05744521-2013]	Пассажирские вагоны	
52	Рукав соединительный Р17 Б ГОСТ 2593-2014	Грузовые вагоны	
53	Рукав соединительный Р36 А, Р36 Б, Р36 В ГОСТ 2593-2014	Грузовые вагоны	
54	Рукав соединительный с электроконтактом 369А ГОСТ 2593-2014	Пассажирские вагоны	
82	Электровоздухораспределитель 305 ТУ 3184-004-05756760-00	Пассажирские вагоны	
94	Клапаны сбрасывающие трехпозиционные 182, 182-01, 182-04, 182-08, 182-09 ТУ 3184-007-05756760-99	Пассажирские вагоны	
99	Воздухораспределитель 483А-03БС ТУ 3184-021-05756760-00	Грузовые вагоны	

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
-----------	-----------------	--------------------------	------

Изм.	Содержание изменения		22
------	----------------------	--	----

Дополнить таблицу:

108	Авторежим АКВ1, П83776/1ВК, АКВ1.83776 ТУ (авторежим в сборе с кронштейном для крепления на вагоне)	Грузовые вагоны
109	Авторежим АКВ1, П83776/1В, АКВ1.83776 ТУ (авторежим без кронштейна для крепления на вагоне)	Грузовые вагоны
110	Воздухораспределитель 6540 (исполнение -01, -02, -03) ТУ 3184-017-10785350-2013	Грузовые вагоны
111	Камера 6540.01 ТУ 3184-022-10785350-2013	Грузовые вагоны
112	Главная часть 4381 ТУ 3184-017-10785350-2013	Грузовые вагоны
113	Главная часть 4381-01 ТУ 3184-017-10785350-2013	Грузовые вагоны
114	Магистральная часть 4380 ТУ 3184-017-10785350-2013	Грузовые вагоны
115	Магистральная часть 4380-01 ТУ 3184-017-10785350-2013	Грузовые вагоны
116	Тормозной цилиндр 6571А ТУ 3184-027-10785350-2015	Грузовые вагоны
117	Рукав Р32Б ТУ 3184-029-10785350-2015	Грузовые вагоны
118	Цилиндр тормозной 6571А ТУ 3184-027-10785350-2015	Грузовые вагоны
119	Цилиндр тормозной 6571А-01 ТУ 3184-027-10785350-2015	Грузовые вагоны
120	Авторежим 6532 ТУ 3184-020-10785350-2015	Грузовые вагоны
121	Авторежим 6532-01 ТУ 3184-020-10785350-2015	Грузовые вагоны

Извещение	32 ЦВ 36 - 2016	Обозначение ПИ (ДПИ, ПР)	Лист
Изм.	Содержание изменения		23
<p><u>ПРИЛОЖЕНИЕ Е</u></p> <p>РЕЕСТР</p> <p>УСЛОВНЫХ НОМЕРОВ АВТОКОНТРОЛЬНЫХ ПУНКТОВ АКП (А) И</p> <p>АВТОМАТНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ (АО), ПРИСВОЕННЫХ</p> <p>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ГОСУДАРСТВ -</p> <p>УЧАСТНИКОВ</p> <p>СОГЛАШЕНИЯ О</p> <p>СОВМЕСТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ</p>			
Дополнить список:			
А-407 ЗАО «Промтрактор-Вагон» ГРК			
А-449 АО «ЗИКСТО» АО НК «Казахстанские железные дороги» КЗХ			
О-536 Вагоноремонтное депо Чита (ВРД) ЗБК			
О-558 Моторвагонное депо Данилов СЕВ			
О-559 Моторвагонное депо Крюково ОКТ			
А-560 ООО «Орский вагонный завод» ЮУР			
О-561 Калужский завод «Ремпутьмаш» ВСИБ			