

СОГЛАСОВАНО:

Комиссией Совета полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций
протокол от «4-6» марта 2014 г. № 57

УТВЕРЖДЕНО:

Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества
протокол от «6-7» мая 2014 г. № 60

**ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014
ОБ ИЗМЕНЕНИИ 732-ЦВ-ЦЛ
Общее руководство по ремонту
тормозного оборудования вагонов**

ПКБ ЦВ ОАО «РЖД»	Отдел АТА	Извещение 32 ЦВ 5 - 2014	ОБОЗНАЧЕНИЕ 732-ЦВ-ЦЛ	
ДАТА ВЫПУСКА		СРОК ИЗМ.		Лист 2
				Листов 17
ПРИЧИНА		Требование заказчика		КОД 9
УКАЗАНИЕ О ЗАДЕЛЕ		Задел доработать		
УКАЗАНИЕ О ВНЕДРЕНИИ		С момента получения		
ПРИМЕНЯЕМОСТЬ				
РАЗОСЛАТЬ		Учтенным абонентам (по разнарядке ЦСЖТ)		
ПРИЛОЖЕНИЕ				
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ			
<u>п.1.1 изложить в новой редакции:</u>				
«1.1 Ремонт тормозного оборудования вагонов (далее – тормозное оборудование) производится в контрольных пунктах автотормозов (далее – АКП) и (или) автоматных отделениях (далее – АО), аттестованных в установленном порядке, или в сервисных центрах изготовителей тормозного оборудования (далее – СЦ).»				
<u>п.2.1.1 абзацы 7, 8 изложить в новой редакции:</u>				
«– на вагонах, оборудованных авторежимом, проверить исправность упора авторежима, опорной балки, контактной планки; проверить положение упора авторежима относительно контактной планки, правильность крепления опорной балки и контактной планки; проверить положение переключателя грузовых режимов торможения воздухораспределителя (далее – переключатель режимов воздухораспределителя), который в зависимости от типа тормозных колодок (композиционных или чугунных), типа и модели вагона должен находиться в положении среднего или груженого режима торможения;				
– на вагонах, не оборудованных авторежимом, проверить соответствие положения переключателя режимов воздухораспределителя типу тормозных колодок (композиционные или чугунные), типу и модели вагона, а также загрузке вагона;»				
Копии исправить				
	СОСТАВИЛ	Н.КОНТР.	УТВЕРДИЛ	ПР. ЗАКАЗЧИКА
Должность	Нач. отдела	Констр. I кат.	Директор ПКБ ЦВ	
Фамилия	Зеленков А.В	Гольшшева Е.В.	Иванов А.О.	
Подпись				
Дата				
ИЗМЕНЕНИЕ ВНЭС				

	ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5- 2014	732-ЦВ-ЦЛ	Лист 3
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ		
<p style="text-align: center;"><u>п.2.2.1 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«2.2.1 При деповском ремонте с вагона демонтируется следующее оборудование:</p> <ul style="list-style-type: none"> – главная и магистральная части воздухораспределителя, за исключением главных и магистральных частей, имеющих пломбы предприятия-изготовителя, на которые распространяется гарантийный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период вагона, а также главных и магистральных частей, 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; – сетчато-войлочный фильтр (при демонтаже главной и магистральной частей) и сетки камеры модельного ряда 295; – фильтр очистки сжатого воздуха из кронштейна-камеры модельного ряда КАВ30 (при демонтаже главной и магистральной частей); – авторежимы, за исключением авторежимов, на которые распространяется гарантийный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период; – запасный резервуар, если до его очередного полного освидетельствования остается менее 1,5 лет, а также в случае отсутствия на запасном резервуаре надписи, удостоверяющей положительные результаты его испытания; – поршневые узлы тормозных цилиндров вместе с пружинами и передними крышками; – концевые краны; – разобщительные краны; – соединительные рукава; – регуляторы тормозных рычажных передач и их приводы; – вся тормозная рычажная передача, включая съемные детали стояночного и ручного тормоза; – предохранительные скобы траверс (у рефрижераторных вагонов). <p>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</p>			

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014	732-ЦВ-ЦЛ	Лист 4
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ	
<p>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.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.2.2.4 абзац 1 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«2.2.4 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.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.2.2.7 абзац 1 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«2.2.7 Все снятое с вагона тормозное оборудование должно быть направлено для осмотра, ремонта и испытания в соответствующие ремонтные подразделения или СЦ.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.2.2.8 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«2.2.8 На отремонтированном вагоне, взамен снятого с него тормозного оборудования, предохранительных (поддерживающих) устройств, поводков выпускных клапанов, должно быть установлено новое или отремонтированное тормозное оборудование, предохранительные (поддерживающие) устройства, поводки выпускных клапанов.</p> <p>У кронштейна-камеры модельного ряда КАВ30, в случае демонтажа с него главной и магистральной частей, фильтр очистки сжатого воздуха следует устанавливать только новый.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.2.3.1 абзац 2 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«Все снятое с вагона тормозное оборудование должно быть направлено для осмотра, ремонта и испытания в соответствующие ремонтные подразделения или СЦ.»</p>		

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014	732-ЦВ-ЦЛ	Лист 5
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ	
<p style="text-align: center;"><u>п.3.5 абзац 1 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«3.5 Все резиновые детали, входящие в тормозное оборудование при ремонте в АКП и (или) АО должны ставиться в зависимости от состояния и с учетом сроков годности.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.3.13 абзацы 1, 4, 5 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«3.13 Устанавливаемые на вагон главные и магистральные части воздухораспределителей, авторежимы, соединительные рукава, регуляторы тормозных рычажных передач, концевые краны, разобщительные и трехходовые краны, камеры воздухораспределителей, тормозные цилиндры при превышении установленных сроков их хранения после изготовления или ремонта должны быть испытаны. При этом бирки ремонтного предприятия устанавливаются:</p> <p>.....</p> <p>Бирки ремонтного предприятия не устанавливаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на новые и отремонтированные разобщительные и трехходовые краны, камеры и кронштейны-камеры воздухораспределителей, тормозные цилиндры;» <p style="text-align: center;"><u>п.3.20 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«3.20 Камеру и кронштейн-камеру воздухораспределителей следует крепить четырьмя болтами М 20 с постановкой пружинных шайб и прорезных или корончатых гаек с фиксацией их шплинтами, входящими в отверстие болта и прорезь гайки. При этом для крепления кронштейна-камеры на вагоне предпочтительно использовать оригинальные детали крепления, поставляемые изготовителем воздухораспределителей КАВ60.»</p> <p style="text-align: center;"><u>Наименование раздела 7 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«7 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ НА РЕМОНТ И ИСПЫТАНИЕ КАМЕР И КРОНШТЕЙНОВ-КАМЕР ВОЗДУХОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЕЙ ГРУЗОВОГО ТИПА»</p> <p style="text-align: center;"><u>Ввести в раздел 7 новый п. 7.5:</u></p> <p>«7.5 Ремонт и испытание кронштейнов-камер КАВ30 необходимо производить в СЦ.»</p>		

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.13.2.7 изложить в новой редакции:

«13.2.7 Закрыть кран 3 и создать давление сжатого воздуха в РЗД $(0,30 \pm 0,01)$ МПа [$(3,0 \pm 0,1)$ кгс/см²], переместить вверх опору механизма поднятия упора авторежима на $(14-1)$ мм – для авторежима 265А-1, на $(16 \pm 0,5)$ мм – для авторежима 265А-4. После поднятия вилки с упором авторежима дать выдержку времени не менее 30 секунд и открыть кран 3. При этом давление сжатого воздуха в ТР должно установиться равным: для авторежима 265А-1 – $(0,21 \pm 0,02)$ МПа [$(2,1 \pm 0,2)$ кгс/см²], для авторежима 265А-4 – $(0,195 \pm 0,02)$ МПа [$(1,95 \pm 0,2)$ кгс/см²].»

п.14.7 абзац 5 изложить в новой редакции:

«14.7 Установку авторежима на вагонах с тарой до 27 т (рисунок 3) необходимо производить с соблюдением следующих требований:

.....
– переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен в зависимости от типа тормозных колодок (композиционных или чугунных), типа и модели вагона на среднем или груженом режиме торможения.»

п.14.8 абзацы 2, 3 изложить в новой редакции:

«– на вагоне следует применять только композиционные тормозные колодки, переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен на среднем режиме торможения;

– 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;»

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.15.1 изложить в новой редакции:

«15.1 Поступившие в ремонтное предприятие магистральные и главные части воздухораспределителей грузового типа (далее – магистральные и главные части) с пломбами предприятия-изготовителя, 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.

При положительных результатах испытания на магистральную и главную часть устанавливается бирка с клеймом АКП и датой испытания (число, месяц и две последние цифры года), при этом пломба предприятия-изготовителя сохраняется. В случае отрицательных результатов испытания предприятию-изготовителю в установленном порядке направляется акт-рекламация.

Снятые с вагона главные и магистральные части воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 должны быть направлены в СЦ.»

п.15.8 изложить в новой редакции:

«15.8 Каждая отремонтированная магистральная и главная части должны быть испытаны на испытательном стенде.

На каждой отремонтированной и выдержавшей испытание магистральной и главной части должна стоять бирка. На бирке должны быть нанесены:

- клеймо АКП и дата ремонта (число, месяц и две последние цифры года) – при ремонте в АКП;
- маркировка в виде буквы «Р» и дата ремонта (число, месяц и две последние цифры года) – при ремонте в СЦ.

Кроме того, отремонтированные в СЦ магистральные и главные части должны быть опломбированы.»

п.15.11 изложить в новой редакции:

«15.11 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 дополнение к биркам, установленным при их ремонте, должны быть установлены бирки, на которых должны быть нанесены:

- клеймо АКП и даты испытания (число, месяц и две последние цифры года) - при испытании в АКП;
- маркировка в виде буквы «И» и дата испытания (число, месяц и две последние цифры года)- при испытании в СЦ.»

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.15.12 изложить в новой редакции:

«15.12 На новые магистральные и главные части, выдержавшие испытание перед постановкой на вагон (при превышении сроков их хранения после изготовления - 1 год), должны быть установлены бирки с сохранением пломбы предприятия-изготовителя. При этом маркировка бирок – в соответствии с пунктом 15.11.»

п.16.1.2 абзац 13 изложить в новой редакции:

«← переключатель режимов торможения (на рисунке не показан), который должен переключать главную часть воздухораспределителей модельного ряда 483, размещенную на стенде, на режимы торможения: «груженный», «средний» и «порожний», обеспечив расстояние от упора режимного переключателя главной части до привалочной поверхности её фланца для режима «груженный» – (80,5±0,5) мм, для режима «средний» – (85,5±0,5) мм;»

п.16.1.5 изложить в новой редакции:

16.1.5 Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной главной частью 270 или 483.400.

Испытание магистральных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде главной частью КАВ10-01 или КАВ10-02.

Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда 483 производится с закрепленной на стенде проверенной и исправной магистральной частью 483М или 483А.

Испытание главных частей воздухораспределителей модельного ряда КАВ60 производится с закрепленной на стенде магистральной частью КАВ20-01.

Испытание на стенде одновременно непроверенных магистральной и главной частей воздухораспределителей модельного ряда 483 запрещается.»

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.16.2.1 абзацы 4, 6 изложить в новой редакции:

«– 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;

– 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) и определяется по ускорению темпа зарядки РК, 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.»

п.16.3.1 абзацы 1, 2, 5 изложить в новой редакции:

«16.3.1 Проверка зарядки главной части производится на режиме «равнинный» магистральной части при зарядном давлении (0,54+0,01) МПа [(5,4+0,1) кгс/см²].

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 положение «средний», краны 13, 15 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.

– 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.»

п.16.3.2 абзацы 1, 2 изложить в новой редакции:

«16.3.2 Проверка мягкости действия главной части производится на режиме «равнинный» магистральной части при зарядном давлении (0,60+0,01) МПа [(6,0+0,1) кгс/см²].

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 положение «средний», краны 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные - закрыты.

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014	732-ЦВ-ЦЛ	Лист 10
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ	
<p style="text-align: center;"><u>п.16.3.3 абзацы 1,2 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«16.3.3 Проверка ступени торможения и плотности главной части при ступени торможения производится на режиме «равнинный» магистральной части при зарядном давлении (0,54+0,01) МПа [(5,4+0,1) кгс/см²].</p> <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 положение «средний», краны 1, 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.16.3.4 изложить в новой редакции:</u></p> <p>16.3.4 Проверка давления сжатого воздуха в ТР в зависимости от режима торможения производится на режиме «равнинный» при зарядном давлении (0,54+0,01) МПа [(5,4+0,1) кгс/см²].</p> <p>Краны стенда 1, 13, 15, 26 и 32 должны быть открыты, остальные – закрыты.</p> <p>После зарядки сжатым воздухом РК, ЗК и МР до зарядного давления поочередно (в любой последовательности) на каждом режиме торможения главной части следует снизить давление сжатого воздуха в МР до (0,35+0,01) МПа [(3,5+0,1) кгс/см²] темпом служебного торможения с обязательным последующим полным отпуском после измерения давления в ТР на каждом режиме торможения.</p> <p>Давление сжатого воздуха в ТР должно установиться:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на режиме торможения «порожний» — от 0,14 до 0,18 МПа (от 1,4 до 1,8 кгс/см²); - на режиме торможения «средний» — от 0,30 до 0,34 МПа (от 3,0 до 3,4 кгс/см²); - на режиме торможения «груженный» — от 0,40 до 0,45 МПа (от 4,0 до 4,5 кгс/см²). <p>При проверке на режиме торможения «груженный» необходимо проконтролировать время от начала понижения давления сжатого воздуха в МР до достижения давления сжатого воздуха в ТР 0,35 МПа (3,5 кгс/см²), которое должно быть от 7 до 15 с, и время отпуска: время от начала повышения давления сжатого воздуха в МР до достижения давления сжатого воздуха в ТР 0,04 МПа (0,4 кгс/см²), которое должно быть не более 60 с.</p>		

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.17.1.2 абзацы 1,2, 3 изложить в новой редакции:

«17.1.2 Переключатель режимов воздухораспределителя на вагоне с композиционными тормозными колодками должен быть установлен на среднем режиме торможения, а с чугунными тормозными колодками – на груженом.

На дизельном вагоне 5-вагонной рефрижераторной секции переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен, вне зависимости от типа тормозных колодок, на среднем режиме торможения.

Переключатель режимов воздухораспределителя на вагоне с композиционными тормозными колодками, эксплуатация которого в груженом состоянии производится по особому распоряжению владельца инфраструктуры на груженом режиме, должен быть установлен на груженный режим торможения.»

п.17.1.9 абзацы 2, 3 изложить в новой редакции:

«– на вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя переключить на порожний режим, переключатель режимов воздухораспределителя на дизельном вагоне 5-вагонной рефрижераторной секции оставить на среднем режиме торможения;

– у вагонов, оборудованных авторежимом, извлечь прокладку, поставленную для регулировки тормозной рычажной передачи под упор авторежима, переключатель режимов воздухораспределителя установить при композиционных колодках на средний режим торможения, при чугунных – на груженный.»

п.17.2.2 абзац 7 изложить в новой редакции:

«У груженого вагона переключатель режимов воздухораспределителя следует установить при композиционных тормозных колодках на средний режим торможения, при чугунных – на груженный. У вагона с композиционными тормозными колодками, эксплуатация которого в груженом состоянии производится по особому распоряжению владельца инфраструктуры на груженом режиме торможения, переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен на груженный режим.»

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

п.17.2.4 абзацы 2, 3 изложить в новой редакции:

«– на вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя установить на порожний режим торможения, переключатель режимов воздухораспределителя на дизельном вагоне 5-вагонной рефрижераторной секции оставить на среднем режиме торможения;

– у вагонов, оборудованных авторежимом, извлечь прокладку, поставленную для регулировки тормозной рычажной передачи под упор авторежима, переключатель режимов воздухораспределителя установить при композиционных колодках на средний режим торможения, при чугунных – на груженный режим.»

п.17.2.5 изложить в новой редакции:

«17.2.5 У груженных вагонов после регулировки тормозной рычажной передачи и проверки регулятора на стягивание тормозной рычажной передачи переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен, в зависимости от типа тормозных колодок (композиционных или чугунных), типа и модели вагона, а также от загрузки вагона (для вагонов без авторежима) на средний или груженный режим торможения.»

п.19.5.1 абзацы 2, 3, таблицу 10 изложить в новой редакции:

«На вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо установить на порожний режим торможения.

На вагонах, оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя следует установить при композиционных тормозных колодках на среднем режиме торможения, при чугунных – на груженом.

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Таблица 10 – Давление в тормозном цилиндре порожнего вагона при полном служебном торможении

Наличие авторежима	Положение переключателя режимов воздухораспределителя	Давление в тормозном цилиндре, МПа (кгс/см ²)
Без авторежима	Порожний	0,14 – 0,18 (1,4 – 1,8)
С авторежимом (для вагонов с тарой до 27 т)	Средний	0,12 – 0,16 (1,2 – 1,6)
	Груженный	0,14 – 0,20 (1,4 – 2,0)
С авторежимом (для вагонов с тарой от 27 т до 32 т)	Средний	0,15 – 0,17 (1,5 – 1,7)
С авторежимом (для вагонов с тарой от 32 т до 36 т)		0,18 – 0,20 (1,8 – 2,0)
С авторежимом (для вагонов с тарой от 36 т до 45 т)		0,21 – 0,23 (2,1 – 2,3)

<p align="center">ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014</p>	<p align="center">732-ЦВ-ЦЛ</p>	<p align="center">Лист 14</p>
<p>ИЗМ.</p>	<p align="center">СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ</p>	
<p><u>п.19.5.2 абзацы 2, 3, 4, 13, 14, 15, таблицу 11 изложить в новой редакции:</u></p> <p>« На вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо переключить при композиционных тормозных колодках на средний режим, при чугунных - на грузеный режим. У дизельного вагона 5-вагонной рефрижераторной секции, вне зависимости от типа тормозных колодок, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо переключить на средний режим.</p> <p>На вагонах, оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя следует оставить при композиционных тормозных колодках на среднем режиме торможения, при чугунных – на грузеном.</p> <p>На вагонах с композиционными тормозными колодками, эксплуатация которых в грузеном состоянии производится по особому распоряжению владельца инфраструктуры на грузеном режиме, переключатель режимов воздухораспределителя должен быть установлен на грузеный режим торможения.</p> <p>На вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо переключить на порожний режим.</p> <p>У дизельного вагона 5-вагонной рефрижераторной секции, вне зависимости от типа тормозных колодок, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо оставить на среднем режиме.</p> <p>У вагонов, оборудованных авторежимом, необходимо извлечь прокладку, поставленную под упор авторежима, переключатель режимов воздухораспределителя следует установить при композиционных тормозных колодках на средний режим торможения, при чугунных – на грузеный.»</p>		

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Таблица 11 – Давление в тормозном цилиндре при полном служебном торможении при работе воздухораспределителя и авторежима в режиме, соответствующем полной загрузке вагона

Положение переключателя режимов воздухораспределителя	Давление в тормозном цилиндре, МПа (кгс/см ²)		
	Воздухораспределители модельного ряда 483 при камере:		Воздухораспределители модельного ряда КАВ60
	295.001	295М.001, 295М.002	
Средний	0,28–0,33 (2,8–3,3)	0,30–0,34 (3,0–3,4)	0,30–0,34 (3,0–3,4)
Груженный	0,39–0,45 (3,9–4,5)	0,40–0,45 (4,0–4,5)	0,40–0,45 (4,0–4,5)

	ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 5 - 2014	732-ЦВ-ЦЛ	Лист 16
ИЗМ.	СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ		
<p style="text-align: center;"><u>п.19.5.3 абзацы 4, 5, 8 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«– на вагонах, оборудованных авторежимом, проверить положение переключателя режимов воздухораспределителя, который в зависимости от типа тормозных колодок (композиционных или чугунных), типа и модели вагона должен находиться в положении среднего или груженого режима торможения;</p> <p>– на вагонах, не оборудованных авторежимом, проверить соответствие положения переключателя режимов воздухораспределителя типу тормозных колодок (композиционные или чугунные), типу и модели вагона, а также загрузке вагона;</p> <p>– после зарядки тормозной системы вагона снизить давление сжатого воздуха в тормозной магистрали вагона до $(0,35 \pm 0,01)$ МПа [$(3,5 \pm 0,1)$ кгс/см²] (произвести полное служебное торможение). При этом тормоз должен прийти в действие, выход штока тормозного цилиндра должен находиться в пределах, приведенных в таблице 1, падение установившегося в тормозном цилиндре давления сжатого воздуха после того, как тормоз пришел в действие, не должно превышать 0,01 МПа (0,1 кгс/см²) за 2 мин, у вагонов, не оборудованных авторежимом, установившееся давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре в зависимости от положения переключателя режимов воздухораспределителя должно соответствовать значениям, приведенным в таблицах 10 или 11, у вагонов, оборудованных авторежимом, при полной их загрузке установившееся давление сжатого воздуха в тормозном цилиндре должно соответствовать значениям, приведенным в таблице 11. У вагонов, оборудованных авторежимом, при неполной их загрузке действие тормоза при торможении должно оцениваться по выходу штока тормозного цилиндра и плотному прижатию всех тормозных колодок к колесам;»</p> <p style="text-align: center;"><u>п.19.6.2 изложить в новой редакции:</u></p> <p>«19.6.2 После разрядки тормозной магистрали вагона до нуля и достижения в тормозном цилиндре установившегося давления сжатого воздуха следует потянуть до отказа поводок выпускного клапана воздухораспределителя, удерживая его до полного выхода воздуха из камеры или кронштейна-камеры воздухораспределителя, после чего поводок отпустить. При этом должен произойти полный отпуск тормоза вагона.»</p>			

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Приложение Д

**ПЕРЕЧЕНЬ ТОРМОЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, УСТАНОВЛИВАЕМОГО
НА ВАГОНЫ ПРИ ИХ РЕМОНТЕ**

Дополнить таблицу:

97. Соединительная арматура типа 157 на трубах ТУ 24.05.10.135-98 с тройником СТ 157-4	Грузовые вагоны
98. Кран разобцительный 122-03 ТУ 24.05.10.105-94	Грузовые вагоны
99. Воздухораспределитель 483-03БС ТУ 3184-021-05756760-00	Грузовые вагоны

Приложение Е

**РЕЕСТР
УСЛОВНЫХ НОМЕРОВ АВТОКОНТРОЛЬНЫХ ПУНКТОВ АКП (А) И
АВТОМАТНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ (АО), ПРИСВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И
ПРОМЫШЛЕННЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ ГОСУДАРСТВ - УЧАСТНИКОВ
СОГЛАШЕНИЯ О
СОВМЕСТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

Дополнить список:

А-427 ОАО Свободненский вагоноремонтный завод ЗАБ
А-534 Вагонное ремонтное депо Тында ОАО «ВРК-2» ДВСТ
А-250 АКП ТОО «Шымкент Рем Сервис» КЗХ