

Выходной контроль тележек модели 18-100 при выпуске из плановых видов ремонта

1. Контроль отремонтированных тележек производить по окончании планового вида ремонта, и после подкатки под вагон с обязательной записью в «Журнале приемки отремонтированных тележек грузовых вагонов формы ВУ-32».

2. При выпуске всех грузовых вагонов из плановых видов ремонта отремонтированные тележки должны быть укомплектованы надрессорными балками и боковыми рамами, изготовленными по ГОСТ 32400, или по ОСТ 32.183-2001, ОСТ 24.153.08-78, ГОСТ 9246-79 или ГОСТ 9246-70, обеспечивающими эксплуатацию вагона до следующего планового вида ремонта.

Параметры тележек вагонов-цистерн при выпуске из деповского ремонта должны соответствовать требованиям капитального ремонта без обязательной установки износостойких элементов по проектам М 1698 или С 03.04, или по ТУ ВУ 400044052.011-2014 (черт. ИШДЖ.668412.749.00.10.00, ИШДЖ.668412.749.00.00.01, ИШДЖ.668412.749.00.00.02, ИШДЖ.668412.749.00.00.03, ИШДЖ.668412.749.00.00.04), ТУ ВУ 400044052.010-2014 (черт. 1803.703-01.000 или 1803.703-03.000), ТУ ВУ 400044052.009-2014 (черт. 1803.703-04.000), или по проекту 1699.00.000 при установленном межремонтном нормативе пробега 110000 км или 1 год.

Параметры тележек цистерн модели 18-100 при выпуске из деповского ремонта должны соответствовать требованиям капитального ремонта без обязательной установки износостойких элементов по проекту М1698 ПКБ ЦВ, при установленном межремонтном нормативе пробега 110000 км или 1 год.

Разрешается комплектование тележки с использованием составных частей с продлённым сроком службы и в пределах назначенного срока службы.

Вагоноремонтным предприятиям при выпуске грузовых вагонов из ремонта допускается подкатывать под один вагон тележки, скомпонованные из составных частей с продлёнными сроками службы и в пределах назначенного срока службы.

3 Подборка боковых рам и надрессорной балки (элементов) в тележке должна производиться по возрастным группам, в зависимости от требований, предъявляемых к элементам на период действия «Норм для расчета и проектирования вагонов железных дорог МПС колеи 1520 мм» (несамоходных) (далее по тексту «Нормы») М. ГосНИИВ - ВНИИЖТ:

- тележки нулевой группы, построенные с 1997 года, отвечают требованиям «Норм» издания 1996 г.;
- тележки первой группы, построенные с 1985 г. по 1996 г., отвечающих требованиям «Норм» издания 1983 г.;
- тележки второй группы, построенные с 1974 г. по 1984 г., отвечают требованиям «Норм» издания 1972 г.;
- тележки третьей группы, построенные до 1974 г., отвечают требованиям «Норм» издания 1969 г.

Разрешается в каждой прочностной группе тележек подбирать элементы из других прочностных групп, при этом номер возрастной группы тележки должен устанавливаться по элементу, имеющему самый ранний период изготовления.

4 При деповском ремонте, рисунок 1, после сборки и подкатки под вагон тележек завышение хотя бы одного фрикционного клина относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки не допускается, а занижение **не более 12 мм**.

При капитальном ремонте фрикционные клинья должны быть занижены относительно нижней опорной поверхности надрессорной балки **на 4 - 12 мм**. Клин должен прилегать к надрессорной балке по всей наклонной поверхности. Полное прилегание краев рёбер карманов надрессорной балки к упорным поверхностям клиньев допускается только к одному из двух смежных клиньев с каждой стороны тележки.

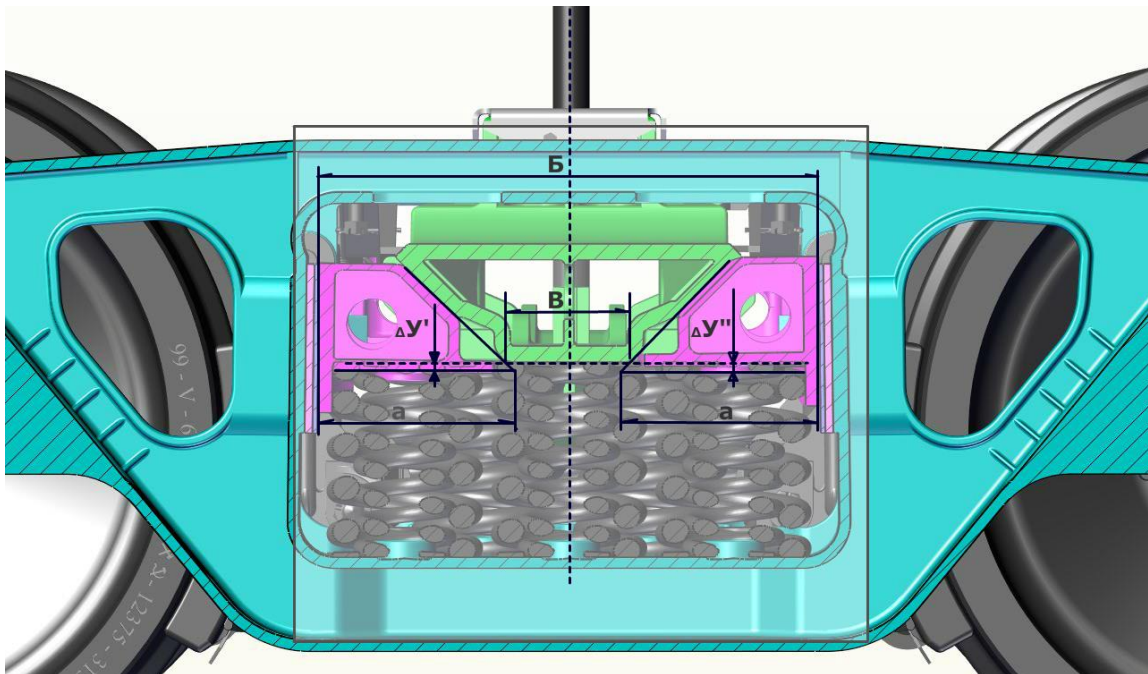
5 Контролю подвергают все тележки грузовых вагонов.

5.1 При этом проверяют:

- прилегание неподвижной фрикционной планки к привалочной поверхности боковой рамы. Местные зазоры допускаются **не более 1 мм**;
- прилегание планки подвижной к неподвижной. Местные зазоры допускаются **не более 1 мм**;
- прилегание прокладки сменной на опорную поверхность буксы. Местные зазоры допускаются **не более 1 мм**.

6 При капитальном ремонте устанавливаются новые:

- составные фрикционные планки (подвижные и неподвижные);
- клинья чугунные;
- износостойкие прокладки.



а-длина основания (полнота) фрикционного клина

Б-расстояние между фрикционными клиньями

В-размер базовый для определения износа наклонных поверхностей

$\Delta У'$ -завышение или занижение левого клина

$\Delta У''$ -завышение или занижение правого клина

Рисунок 1 – Взаимное расположение наддрессорной балки и фрикционных клиньев.

7 При деповском ремонте на все типы грузовых вагонов, кроме цистерн, допускается:

- установка неподвижной фрикционной планки с **максимальным износом 1,5 мм** поверхности, взаимодействующей с подвижной планкой, (рисунок 2)
- установка подвижной фрикционной планки с максимальным суммарным износом по толщине (с двух сторон) **до 2 мм, но не более 1,5 мм** с одной стороны;
- установка чугунного клина с суммарным износом (наклонная и вертикальная плоскости) **до 3 мм, но не более 2 мм** одной из сторон;

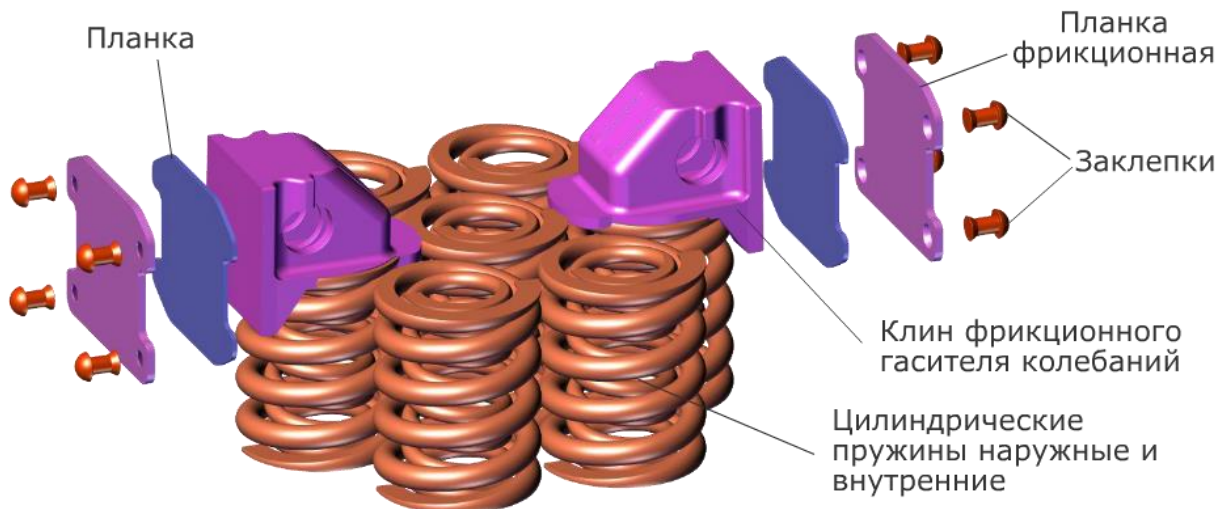


Рисунок 2 – Рессорный комплект тележки модели 18-100.

- установка износостойкой прокладки с механическим креплением к опорной поверхности в буксовом проеме боковой рамы с износостойкой пластиной с максимальным неравномерным износом опорной поверхности относительно неизношенной ее части **до 2 мм**;

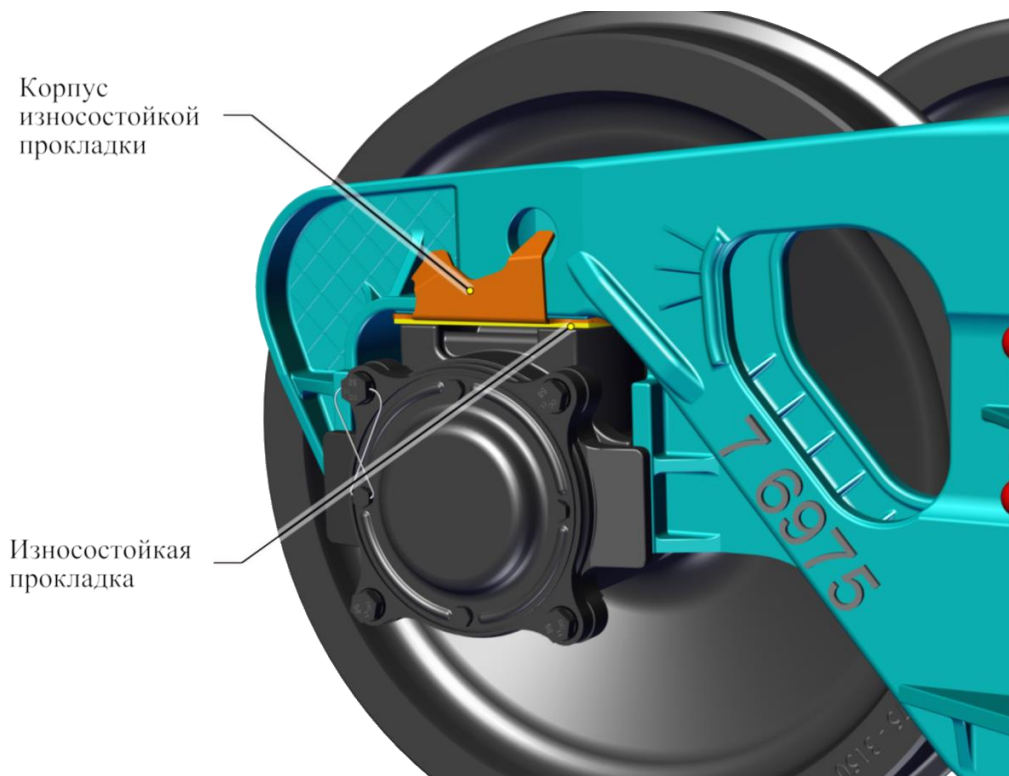


Рисунок 3 – Износостойкая прокладка.

- установка прокладки в подпятник фаской вниз с суммарным износом по толщине (с двух сторон) **до 2 мм, но не более 1,5 мм** с одной стороны.

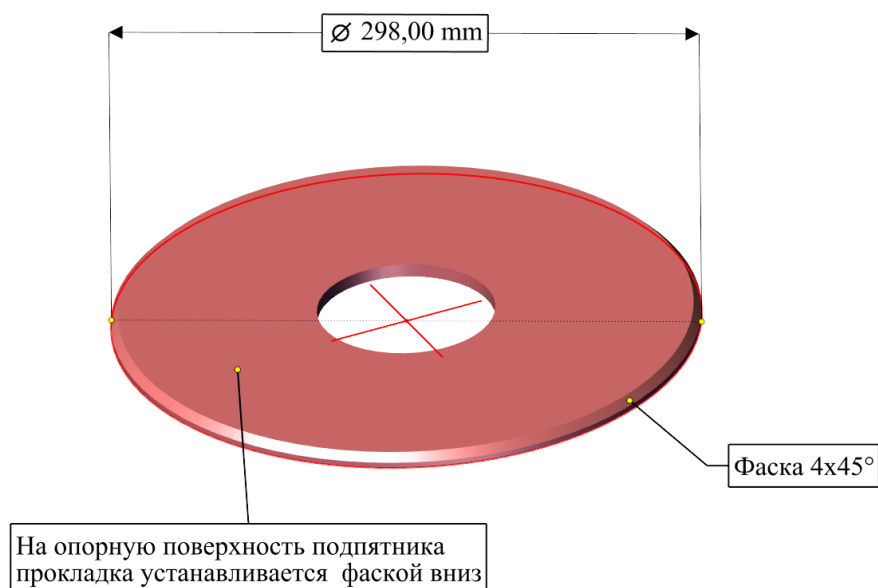


Рисунок 4 – Износостойкая прокладка подпятника.

8 Зазор между скользунами тележки и рамой вагона в сумме, с обеих сторон каждого конца вагона, должен быть **не менее 6 мм и не более 16 мм** для всех типов четырехосных вагонов, кроме цистерн, вагонов-хопперов для зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей, хопперов-дозаторов ЦНИИ-ДВЗ, зазоры, у которых при плановых видах ремонтов должны быть в пределах **4 – 10 мм**, а у хопперов других типов и думпкаров зазор между скользунами должен быть в пределах **6 - 12 мм**.

Отсутствие зазоров между скользунами, расположенными по диагонали, **не допускаются**. Величина суммарного зазора по диагонали должна быть **не менее 6 мм**.

Для регулирования зазоров применяют регулировочные прокладки из листовой стали толщиной 1,5 – 5,0 мм в количестве не более четырех.

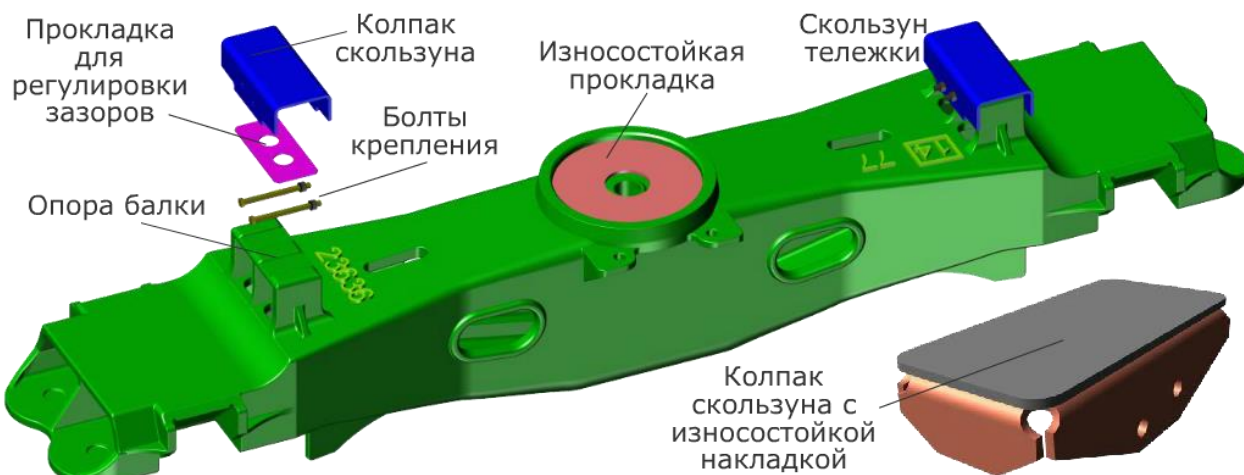


Рисунок 5 – Износостойкие прокладки наддрессорной балки.

9 Зазоры в скользунах при сборке четырехосной тележки модели 18-101 между скользунами соединительной балки и колпаками скользунов наддрессорных балок тележек в сумме с обеих сторон каждой тележки допускаются в пределах **4 - 10 мм**. При подкатке тележек под вагон зазор между скользунами рамы вагона и соединительной балкой тележки в сумме с обеих сторон каждого конца вагона должен быть **не более 12 мм и не менее 4 мм**.

При капитальном ремонте зазоры, соответственно, должны быть в пределах **5 - 10 мм и 4 - 10 мм**.

10 Боковая рама должна плотно опираться на корпуса букс допускаются местные зазоры **не более 1 мм**.

11 Боковые рамы тележки должны иметь одинаковую или с разницей в 2 мм базу, которая определяется шаблоном при сборке и фиксируется в журнале лицами, проводившими сборку.

12 Суммарный зазор между направляющими боковой рамы тележки и корпусом одной буксы должен быть:

- при деповском ремонте - вдоль тележки **от 5 мм до 14 мм**, а поперёк **от 5 мм до 13 мм**, для тележек модели 18-100 - вдоль **от 3 мм до 12 мм**, поперёк **от 5 мм до 12 мм**;

- при капитальном ремонте - вдоль тележки от 5 мм до 12 мм, а поперёк от 5 мм до 11 мм, для тележек модели 18-100 - вдоль от 3 мм до 10 мм, поперёк от 5 мм до 10 мм.

13 Проверяют наличие кодов принадлежности государству – собственнику на литых составных частях тележки на раме вагона.

14 Составные части тормозной рычажной передачи тележки должны соответствовать требованиям «Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов» 732 - ЦВ-ЦЛ.

15 При оснащении вагоноремонтных предприятий автоматизированными стендами приёмка тележек грузовых вагонов при плановых видах ремонта производится исходя из технических возможностей стендов с обязательной регистрацией параметров (размеров) в специальных журналах.

16 При сборке и подкатке под вагон тележки с установленными износостойкими элементами по проекту С 03.04 контроль отремонтированных тележек производить в соответствии с «Инструкцией по комплексной модернизации тележек грузовых вагонов с использованием износостойких элементов и колёс с ремонтным профилем ИТМ-73» и «Инструкцией по эксплуатации и деповскому ремонту тележек грузовых вагонов с износостойкими элементами и колёсами с ремонтным профилем ИТМ-73 или стандартным профилем».

Контроль отремонтированных тележек при сборке и подкатке под вагон с установленными износостойкими элементами по ТУ ВУ 400044052.011-2014 (черт. ИШДЖ.668412.749.00.10.00, ИШДЖ.668412.749.00.00.01, ИШДЖ.668412.749.00.00.02, ИШДЖ.668412.749.00.00.03, ИШДЖ.668412.749.00.00.04), ТУ ВУ 400044052.010-2014 (черт. 1803.703-01.000 или 1803.703-03.000), ТУ ВУ 400044052.009-2014 (черт. 1803.703-04.000) производить в соответствии с требованиями, указанными в данных ТУ, разработанных ОАО «САТУРН - 1» Республики Беларусь.

Контроль отремонтированных тележек при сборке и подкатке под вагон с установленными износостойкими элементами по проекту 1699.00.000 производить в соответствии с требованиями ТУ 32 ЦВ 2717-2018 «Комплект износостойких элементов и клина фрикционного с вкладышем для установки в узлы тележки типа 2 грузовых вагонов ГОСТ 9246-2014. Технические условия».

17 Регулировка зазоров в скользунах вагонов, а также завышение/занижение фрикционных клиньев должно производиться **на прямом участке пути длиной не менее 30,0 метров**, завышение одного рельса над другим **не более 2 мм**, отклонение любого рельса от прямолинейности **не более 4 мм**, ширина колеи **1520±2 мм**.