

**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	Листов
				2	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				
<b><u>п.1.1 изложить в новой редакции:</u></b>					
«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).»					
<b><u>п.2.1.1 абзацы 7, 8 изложить в новой редакции:</u></b>					
«– 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;"><b><u>п.2.2.1 изложить в новой редакции:</u></b></p> <p>«2.2.1 При деповском ремонте с вагона демонтируется следующее оборудование:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– сетчато-войлочный фильтр (при демонтаже главной и магистральной частей) и сетки камеры модельного ряда 295;</li> <li>– фильтр очистки сжатого воздуха из кронштейна-камеры модельного ряда КАВ30 (при демонтаже главной и магистральной частей);</li> <li>– авторежимы, за исключением авторежимов, на которые распространяется гарантийный срок службы и при условии, что он не заканчивается в следующий плановый межремонтный период;</li> <li>– 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;</li> <li>– поршневые узлы тормозных цилиндров вместе с пружинами и передними крышками;</li> <li>– концевые краны;</li> <li>– разобщительные краны;</li> <li>– соединительные рукава;</li> <li>– регуляторы тормозных рычажных передач и их приводы;</li> <li>– вся тормозная рычажная передача, включая съемные детали стояночного и ручного тормоза;</li> <li>– предохранительные скобы траверс (у рефрижераторных вагонов).</li> </ul> <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;"><b><u>п.2.2.4 абзац 1 изложить в новой редакции:</u></b></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;"><b><u>п.2.2.7 абзац 1 изложить в новой редакции:</u></b></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;"><b><u>п.2.2.8 изложить в новой редакции:</u></b></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;"><b><u>п.2.3.1 абзац 2 изложить в новой редакции:</u></b></p> <p>«Все снятое с вагона тормозное оборудование должно быть направлено для осмотра, ремонта и испытания в соответствующие ремонтные подразделения или СЦ.»</p>		

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

**п.3.5 абзац 1 изложить в новой редакции:**

«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.»

**п.3.13 абзацы 1, 4, 5 изложить в новой редакции:**

«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:

.....  
Бирки ремонтного предприятия не устанавливаются:

– на новые и отремонтированные разобщительные и трехходовые краны, камеры и кронштейны-камеры воздухораспределителей, тормозные цилиндры;»

**п.3.20 изложить в новой редакции:**

«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.»

**Наименование раздела 7 изложить в новой редакции:**

«7 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ НА РЕМОНТ И ИСПЫТАНИЕ КАМЕР И КРОНШТЕЙНОВ-КАМЕР ВОЗДУХОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЕЙ ГРУЗОВОГО ТИПА»

**Ввести в раздел 7 новый п. 7.5:**

«7.5 Ремонт и испытание кронштейнов-камер КАВ30 необходимо производить в СЦ.»

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/см<sup>2</sup>], 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/см<sup>2</sup>], для авторежима 265А-4 –  $(0,195 \pm 0,02)$  МПа [ $(1,95 \pm 0,2)$  кгс/см<sup>2</sup>].»

**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/см<sup>2</sup>), 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/см<sup>2</sup>) 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/см<sup>2</sup>) 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/см<sup>2</sup>].

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/см<sup>2</sup>), 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/см<sup>2</sup>].

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;"><b><u>п.16.3.3 абзацы 1,2 изложить в новой редакции:</u></b></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/см<sup>2</sup>].</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;"><b><u>п.16.3.4 изложить в новой редакции:</u></b></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/см<sup>2</sup>].</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/см<sup>2</sup>] 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"> <li>- на режиме торможения «порожний» — от 0,14 до 0,18 МПа (от 1,4 до 1,8 кгс/см<sup>2</sup>);</li> <li>- на режиме торможения «средний» — от 0,30 до 0,34 МПа (от 3,0 до 3,4 кгс/см<sup>2</sup>);</li> <li>- на режиме торможения «груженный» — от 0,40 до 0,45 МПа (от 4,0 до 4,5 кгс/см<sup>2</sup>).</li> </ul> <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/см<sup>2</sup>), 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/см<sup>2</sup>), 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 <sup>2</sup> )
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)

ИЗМ.

СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

**п.19.5.2 абзацы 2, 3, 4, 13, 14, 15, таблицу 11 изложить в новой редакции:**

« 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.

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

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.

На вагонах, не оборудованных авторежимом, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо переключить на порожний режим.

У дизельного вагона 5-вагонной рефрижераторной секции, вне зависимости от типа тормозных колодок, переключатель режимов воздухораспределителя необходимо оставить на среднем режиме.

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.»

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 <sup>2</sup> )		
	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)

	<p align="center"><b>ИЗВЕЩЕНИЕ</b> 32 ЦВ 5 - 2014</p>	<p align="center">732-ЦВ-ЦЛ</p>	<p align="center">Лист 16</p>
<p>ИЗМ.</p>	<p align="center"><b>СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ</b></p>		
<p align="center"><b><u>п.19.5.3 абзацы 4, 5, 8 изложить в новой редакции:</u></b></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 <math>(0,35 \pm 0,01)</math> МПа [<math>(3,5 \pm 0,1)</math> кгс/см<sup>2</sup>] (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/см<sup>2</sup>) 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 align="center"><b><u>п.19.6.2 изложить в новой редакции:</u></b></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