к приказу Минтранса России

от 25.12.2018 N 472

ИЗМЕНЕНИЯ,

ВНОСИМЫЕ В ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА

ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 ДЕКАБРЯ 2010 Г. N 286

1. В абзаце семьдесят пятом пункта 10 раздела II Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N 286, (далее - Правила) после слов "в транспортном режиме," дополнить словами "тяговый подвижной состав на комбинированном ходу,".

2. Внести в Приложение N 1 к Правилам следующие изменения:

2.1. абзацы одиннадцатый и двенадцатый пункта 8 изложить в следующей редакции:

"для звеньевого железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 20 см;

для бесстыкового железнодорожного пути при ширине плеча балластной призмы менее 25 см и ожидаемом повышении температуры рельса на 15 °C и более относительно температуры закрепления рельсовых плетей.";

2.2. абзац девятнадцатый пункта 14 изложить в следующей редакции:

"Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется шаблоном положения остряка и рамного рельса. Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии 450 мм от него - для стрелок марки 1/22; 350 мм - для стрелок марки 1/18; 200 мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; 120 мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса на стрелочном переводе прекращается движение поездов в направлении от рамного рельса к крестовине.";

2.3. в абзаце седьмом пункта 31 слова "таблице 7" заменить словами "таблице 8";

2.4. абзац четвертый пункта 32 изложить в следующей редакции:

"Зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм, а при низких температурах - не превышать 18 мм при диаметре отверстий в рельсах 36 мм и 20 мм при диаметре отверстий 40 мм.".

3. Внести в приложение N 5 к Правилам следующие изменения:

3.1. пункт 3 изложить в следующей редакции:

"Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с конструкционными скоростями перспективных локомотивов, моторвагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Допускаемые скорости движения для железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в зависимости от конструкции железнодорожного пути, типов и моделей железнодорожного подвижного состава.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки и поручни.";

3.2. пункт 5 дополнить абзацем следующего содержания:

"Железнодорожные кузова могут устанавливаться и закрепляться на грузовом вагоне предусмотренными конструкторской документацией деталями и узлами, а также с помощью сварных соединений.";

3.3. пункт 6 дополнить абзацем следующего содержания:

"Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.";

3.4. после абзаца двенадцатого пункта 7 дополнить абзацами следующего содержания:

"На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных кузовов, наносится масса тары грузового вагона с массой железнодорожного кузова.

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя;

дату выпуска;

идентификационный номер вагона;

грузоподъемность вагона;

массу тары вагона с учетом массы железнодорожного кузова.";

3.5. абзац первый пункта 10 изложить в следующей редакции:

"Железнодорожный подвижной состав оборудуется устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера. Допускается эксплуатация грузовых вагонов без устройств, обеспечивающих автоматическую идентификацию бортового номера. Решение об оборудовании подвижного состава принимается его владельцем.";

3.6. пункт 13 изложить в следующей редакции:

"Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:

у локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм;

у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.";

3.7. пункт 14 изложить в следующей редакции:

"Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и (или) ступице колеса, с трещиной или отколом гребня колеса, остроконечного наката, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава и угрожающих безопасности движения:

при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Допускается эксплуатация колесной пары с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины;

выщербина, раковина или вмятина на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм;

при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм;

неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм. Неравномерный прокат определяется разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

толщина гребня более 33 мм или менее 24 мм у грузовых вагонов при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у иного железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

ползун (выбоина) на круге катания колеса у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, у тендеров паровозов, а также у грузовых вагонов более 1 мм; грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм;

при любых скоростях движения:

забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;

местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, а также если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

повреждение на круге катания колеса, вызванное смещением металла у колесных пар: пассажирских вагонов высотой более 0,5 мм; грузовых вагонов с буксовыми подшипниками высотой более 1 мм; грузовых вагонов с подшипниками кассетного типа с адаптером высотой 2 мм и более.

толщина обода колеса по кругу катания у грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских вагонов менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов местного и пригородного сообщения;

неисправности буксового узла колесной пары, включая:

ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы;

трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или крепительной буксы;

сдвиг корпуса буксы;

разрушение или трещины корпуса буксы;

выброс смазки на диск и обод колеса;

нагрев корпуса буксы более 60 °C без учета температуры окружающей среды;

неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:

сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения;

нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 °C без учета температуры окружающего воздуха.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна, соответственно, свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, специальный самоходный подвижной состав при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары отключены.

Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.";

3.8. после абзаца восьмого пункта 30 дополнить абзацами следующего содержания:

"После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от остатков груза способами, допускаемыми руководством по эксплуатации грузовых вагонов. При этом должна быть обеспечена защита буксовых узлов, тормозного оборудования, рукавов, воздушной магистрали, элементов тележки и других элементов конструкции от попадания в них влаги, остатков груза и грязи.

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование грузовых вагонов.

Не допускается при погрузочно-разгрузочных работах температурное воздействие на элементы грузовых вагонов, превышающее значения, определенные руководством по эксплуатации вагона.

Не допускается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Не допускается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.";

4. Внести в приложение N 6 к Правилам следующие изменения:

4.1. после абзаца двенадцатого пункта 38 добавить абзац следующего содержания:

"грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.".

5. Внести в приложение N 9 к Правилам следующие изменения:

5.1. в пункте 4 слова "в дневное время" исключить;

5.2. пункт 6 изложить в следующей редакции:

"В процессе эксплуатации владельцем инфраструктуры осуществляется контроль вертикального упругого прогиба пролетных строений мостов с использованием диагностических средств и оборудования с периодичностью не реже одного раза в год.".