

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



**ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



бул. „Мария Луиза” №114 А, София
тел.: (+359 2) 932 27 51
факс: (+359 2) 932 39 20

www.rail-infra.bg
office@rail-infra.bg

ИНСТРУКЦИЯ

ЗА

**РЕМОНТ НА ВАГОНИ, РЕЛСОВИ САМОХОДНИ
СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ И СЪОРЪЖЕНИЯ С ПОВИШЕНА
ОПАСНОСТ**

София, 2013 год.

Глава първа

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Чл.1. Настоящата инструкция определя основните правила, технически норми, и изисквания при извършване на ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини (РССМ), предназначени за движение и работа по железния път и контактната мрежа и съоръжения с повишена опасност (СПО).

Чл.2. (1) Всички конструктивни изменения по вагоните и РССМ се извършват само след технически проект, разгледан и приет от Експертния съвет по подвижен железопътен състав (ЕС-ПЖПС), съгласуван по надлежния ред и одобрен от Генералния директор на ДП „НКЖИ”.

(2) Преустройство на СПО се извършва от лица, които отговарят на изискванията на чл.36, ал.1 от Закона за техническите изисквания към продуктите (ЗТИП).

Техническата документация за преустройството трябва да отговаря на изискванията на Наредба за безопасната експлоатация и техническия надзор на повдигателни съоръжения от 2010 г. (НБЕТНПС).

Чл.3. Генералния директор на ДП „НКЖИ” издава инструкции и технологии за поддръжката на подвижния железопътен състав (ПЖПС – вагони и РССМ) и неговите съставни елементи.

Глава втора

РЕМОНТ НА НЕТЯГОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ (ВАГОНИ)

Чл.4. (1) Всички вагони, собственост на ДП „НКЖИ“ подлежат на среден (СР) и капитален (КР) ремонт.

(2) Вагоните, съобразно вида им се подават за СР и КР след изтичане на определен период от време. Сроковете за извършване на СР и КР се определят със заповед на Генералния директор на ДП „НКЖИ”.

(3) Вагони се подават за ремонт почистени външно и вътрешно. За липсващите възли и детайли се съставят приемо-предавателни протоколи между представителя на специализираното ремонтно предприятие и представителя на регионалното поделение, стопанисващо вагоните, в който се описват всички липсващи детайли и възли.

(4) Подадените за ремонт аварирани вагони трябва да се съпровождат с констатиращ аварията или катастрофата протокол, одобрен от ръководителя на съответното регионално поделение, стопанисващо вагоните.

(5) Когато на вагоните има монтирани съоръжения с повишена опасност (резервоари под налягане на въздух, цистерни за опасни товари и др.) е необходимо да се спазват изискванията на чл. 36, § 4 и § 4а от ЗТИП, а именно, лицата, които извършват поддръжане, ремонт и преустройство трябва да притежават удостоверение за вписване в регистъра по чл.36, ал.1 от ЗТИП, издадено от Държавна агенция за метрологичен и технически надзор (ДАМТН) или специализирания орган за технически надзор в Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

Чл.5. СР и КР на вагоните се извършват само в специализирани вагоноремонтни предприятия, ремонтни предприятия или фирми, съоръжени с необходимата екипировка, механизация, документация за съответния тип вагони и квалифициран персонал, и получили сертификат за лице, отговорно за поддръжката на товарни и пътнически вагони, съгласно Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Чл.6. (1) СР и КР на товарни, пътнически и специализирани вагони се извършва, за да се приведат вагоните в състояние, което да осигури нормална им експлоатация до следващия

периодичен ремонт, съгласно правилниците и инструкциите на зачисляващото железопътно предприятие и наредбите на МТИТС. Спазването на нормите и изискванията, посочени в инструкциите е задължително при извършването на ремонтите.

(2) Видовете и обемът работи при ремонта на вагоните се извършват съгласно действащите в ДП „НКЖИ” правилници за ремонт, чиито норми и предписания са абсолютно задължителни:

1. Правилник за среден ремонт на товарни вагони – 1978 год;
2. Правилник за капитален ремонт на товарни вагони – 1978 год;
3. Правилник за среден ремонт на пътнически вагони – 1984 год;
4. Правилник за капитален ремонт на пътнически вагони – 2005 год;
5. Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ – 1985 год;
6. Инструкция за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 mm във влаковете и движението им по железопътната инфраструктура на Република България – 2005 год;
7. Инструкция за експлоатация на вагони „Хопер-дозатори” – 2007 год;
8. Инструкция за колооси на вагони – 2012 год;
9. Инструкция за вагонни лагери – 2012 год;
10. Инструкция за поддържане и ремонт на талиги за товарни вагони БТ-6 – 1983 год;
11. Инструкция за преглед и ремонт на обикновени теглични съоръжения с винтов спрег на вагони за междурелсие 1435 mm – 1977 год;
12. Инструкция за изработване и ремонт на листови ресори на вагоните – 1977 год;
13. Технология за регулиране на лостовата спирачна система на товарните вагони с товарообръщател SAB, тип L и регулатор на спирачните щанги SAB, тип DA – 1979 год;
14. Инструкция за експлоатация и ремонт на автосцепка за пътнически и товарни вагони;
15. Кратки технологични предписания за ремонта и изпитването на функционалните вентили условни №№270-002 и 270-005 на спирачка тип „Матросов” – 1977 год;
16. Технически условия за колоосите на вагони за междурелсие 760 mm;
17. Инструкция за поддържане на талиги за товарни вагони – ЦНИИ-ХЗ-0;
18. Инструкция за преглед, ремонт и изпитване на теглично-отбивачните съоръжения на вагони с междурелсие 760 mm – 2000 год;
19. Правилник за изработване, ремонт и контрол на резервоарите на въздушните спирачки за налягане по-голямо от атмосферното, използвани при жп возила-локомотиви, вагони, мотриси, влекачи и др. – 1968 год.

Чл.7. Материалите и частите, които се използват при ремонта на вагоните трябва да отговарят на техническите условия и конструктивните чертежи. Наблюдението на работата по качествено изпълнение и изпитването на предназначените за ремонта части и материали се извършва от технически лица, назначени със заповед на ръководителя на съответното регионално поделение, стопанисващо вагоните.

Чл.8. Технологични операции, изискващи специална квалификация могат да бъдат изпълнявани само от лица, притежаващи редовен документ за правоспособност.

Чл.9. Сроковете за извършване на ремонтите, начинът на плащане, гаранционните условия, отстраняването на констатираните недостатъци и произтичащите от това неустойки са предмет на договор.

Чл.10. Резервните части, необходими за извършване на ремонта се доставят от възложителя. При невъзможност на възложителя да достави някои резервни части, ремонта се извършва с резервни части на изпълнителя, но след одобрение от Генералния директор на ДП „НКЖИ”.

Чл.11. (1) В зависимост от техническото състояние на вагоните и технологичните нужди на поделенията, продължителността на междуремонтния цикъл може да се удължава. За целта след предложение от ръководителя на регионалното поделение, стопанисващо вагоните, Генералният директор на ДП „НКЖИ” назначава специална комисия, която

определя този срок. Максимално допустимият срок е до 24 месеца за вагони с междуремонтен цикъл 12 години и до 36 месеца за вагони с междуремонтен цикъл 8 години.

(2) На вагонът трябва да е извършен технически преглед в ремонтен цех, депо или завод, притежаващ сертификат за лице, отговорно за поддръжката на товарни и пътнически вагони, съгласно Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, където да се извършат следните операции:

1. Спирачка – проверка на плътност и проверка на работата на SAB-регулатора, и при необходимост отстраняване на повреди, проверка на хода на буталото на спирачния цилиндър и при необходимост регулиране на хода, проверка на състоянието на калодките – регулиране на хлабината между калодките и кръга на търкаляне при необходимост, регулиране на странично изместени калодки при необходимост, смяна на по-тънки от 10 mm калодки, пукнати или неправилно (клиновидно) износени калодки, извършване на всички операции по Приложение 2 или Приложение 3 и попълване на приложенията;
2. Букси – извършване на междинна ревизия на буксовите възли, съгласно Инструкция за вагонни лагери на ДП „НКЖИ“ от 2012 год. и издаване на протокол;
3. Кнорови ръкави – визуален преглед на състоянието на кноровите ръкави за установяване на протривания, разкъсвания, пукнатини и дефекти по муфата и стягащата скоба и при необходимост смяна на ръкавите и дефектните елементи. Кнорови ръкави със срок на експлоатация по-голям от 8 години се заменят с нови. Срока на експлоатация се определя от маркировката на гумения детайл.

(3) Членовете на комисията извършва технически преглед на вагоните, преглед и измерване на колоосите, проба на работата на автоматичната и ръчна спирачки. Съставят се протокол за измерване на колоосите съгласно Приложение 1. Колоосите се измерват от лице с правоспособност измерител на колооси.

(4) Членовете на комисията съставят протокол за работата на комисията, в който се отразяват всички пропуски и неизправности, които следва да бъдат отстранени и предлага на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ срок за удължаване на ревизията.

(5) Членовете на комисията носят отговорност, ако поради неизпълнение или лошо изпълнение на своите задължения са определили по-голям срок за удължаване от необходимото.

(6) Протоколите от от удължаването на ревизията се съхраняват в досието за поддръжка на вагоните до извършване на СР и КР.

Чл.12. (1) По изключение и след преценка и преглед на техническото му състояние, вагон може да бъде подаден за основен ремонт и преди изтичане на междуремонтния цикъл. Разрешение за това се дава от Генералния директор на ДП „НКЖИ“ след предложение на ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи вагоните.

(2) Допуска се като крайно изключение вагон подаден за един вид основен ремонт да бъде прекатегоризиран за друг вид ремонт. Разрешение за това се дава от Генералния директор на ДП "НКЖИ" след предложение на ръководителите на регионални поделения, стопанисващи вагоните и извършен технически преглед от специална комисия, назначена от него.

Глава трета

ПРИЕМАНЕ НА ВАГОНИТЕ ОТ РЕМОНТ

Чл.13. (1) Приемането на вагоните от ремонт се извършва на работната площадка на завода, предприятието или фирмата, където е извършен ремонта от приемателна комисия, назначена от Генералния директор на ДП „НКЖИ“.

(2) На комисията се представя следните протоколи от ремонта на вагоните:

1. протокол за изпитване на АВС;
2. протокол за изпитване на ТОС;

3. протокол за извършен технически преглед на резервоар за въздух;
4. протокол за оразмеряване на талигите;
5. размерна схема на колоосите след пълно освидетелстване;
6. контролна карта за оразмеряване на колооси, лагери и букси;
7. протокол за балансиране на вагона;
8. протокол за изпитване на ел.оборудването на пътнически вагон;
9. протокол за извършена проба на водната инсталация на пътнически вагон;
10. протокол за извършен технически преглед на резервоара на цистерна за превоз на опасни товари по RID;
11. протокол за ултразвукова дефектоскопия на колоосите;
12. актове и протоколи, доказващи качеството и обема на извършените работи.

Чл.14. (1) Комисията извършва технически преглед на вагоните, проба на автоматичната и ръчна спирачки, измерване на хода на буталата на спирачните цилиндри, оглед на колооси и съответствието им с издадените протоколи.

(2) Комисията съставя протокол за приемане на вагоните. В протокола задължително се вписват всички неизвършени, незавършени или некачествено извършени работи и сроковете за тяхното отстраняване, като при наличие на такива комисията отказва приемането им.

Чл.15. Участващите в комисията лица носят отговорност, ако поради неизпълнение или лошо изпълнение на своите задължения са допуснали протоколът на комисията да се състави без да са установени съществуващите недостатъци или без да е взето съответното решение по тях.

Чл.16. (1) В 7 дневен срок след приемането на вагоните от ремонт, копие от всички документи (работни карти, протоколи и др.) получени от приемателната комисия се изпращат в поделение „Железен път и съоръжения” и се отразяват в паспортите и досието за поддръжка на вагоните, картотеката на подвижния състав на ДП „НКЖИ“ и Националния регистъра на возилата в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА), а оригиналите остават в поделението, стопанисващо вагоните.

(2) Протоколите от СР и КР се съхраняват в досието за поддръжка на вагоните през целият им жизнен цикъл, до бракуването им.

Чл.17. Всички демонтирани части, елементи и възли от вагоните задължително се връщат по опис в регионалното поделение, стопанисващо вагоните и се заприходяват в склада на поделението. Бракуването им става по утвърден от Генералния директор на ДП „НКЖИ“ ред.

Глава четвърта

РЕМОНТ НА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ ЗА РАБОТА ПО ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И КОНТАКТНАТА МРЕЖА

Чл.18. (1) Целта на плановите ремонти и обслужвания по утвърден ремонтен цикъл и технология е да се възстановят техническите и технологични възможности на специализираните машини, което да гарантира нормалната им работоспособност.

(2) Плановите ремонти на специализираните машини се извършват в следните срокове:

1. Среден ремонт (СР) – на 6 години;
2. Капитален ремонт (КР) – на 12 години.

(3) При извършване на СР и КР на РСММ, графикът за работа на пътните колони и графикът за обслужване и ремонт на машините взаимно се обвързват.

(4) РСММ се подават за ремонт почистени външно и вътрешно. За липсващите възли и детайли се съставят приемо-предавателни протоколи между представителя на специализираното ремонтно предприятие и представителя на регионалното поделение,

стопанисващо машините, в които се описват всички липсващи възли и детайли.

(5) Подадените за ремонт аварирали РСМ трябва да се съпровождат с констатиращ аварията или катастрофата протокол, одобрен от директора на съответното регионално поделение, стопанисващо РСМ.

(6) Когато на РСМ има монтирани съоръжения с повишена опасност (повдигателни съоръжения, резервоари под налягане и др.), преустройство и ремонт на СПО се извършва:

1. от лица, които трябва да отговарят на изискването на чл. 36, ал.1 от ЗТИП;
2. техническата документация за преустройство и ремонт на СПО трябва да отговаря Наредба за безопасна експлоатация и технически надзор на повдигателни съоръжения от 2010 г. (НБЕТНПС);
3. техническата документация за ремонт се заверява от орган на ТН.

Чл.19. СР и КР на РСМ се извършват само в специализирани заводи, ремонтни предприятия или фирми, съоръжени с необходимата екипировка, механизация, документация за съответните РСМ и квалифициран персонал, и получили сертификат за лице, отговорно за поддръжката на специализирани превозни средства за поддържане на железен път, съгласно Наредба № 59.

Чл.20. (1) СР и КР се извършват съгласно Приложение 6 и индивидуално изготвен опис на допълнителни операции за всяка конкретна машина, в зависимост от спецификата ѝ. Описа на ремонтните работи се изготвя от възложителя и е неразделна част от сключения договор за ремонт на РСМ. След цялостното разглобяване на машината, възложителят изготвя допълнение към опис, в който се вписват всички новооткрити недопустими износвания и негодни детайли от разглобените агрегати и възли.

(2) Видовете и обемът на задължителните ремонтни, които трябва да се изпълнят при ремонта на РСМ се извършват съгласно действащите в ДП „НКЖИ” правилници за ремонт, чиито норми и предписания са абсолютно задължителни:

1. Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ – 1985 год;
2. Инструкция за колооси на вагони – 2012 год;
3. Инструкция за вагонни лагери – 2012 год;
4. Инструкция за преглед и измерване на контролируемите размери на колоосите на релсовите самоходни специализирани машини за поддръжка и ремонт на железния път и контактната мрежа;
5. Инструкция за преглед и ремонт на обикновени теглични съоръжения с винтов спрег на вагони за междурелсие 1435 mm – 1977 год;
6. Инструкция за изработване и ремонт на листови ресори на вагоните – 1977 год;
7. Правилник за изработване, ремонт и контрол на резервоарите на въздушните спирачки за налягане по-голямо от атмосферното, използвани при жп возила-локомотиви, вагони, мотриси, влекачи и др. – 1968 год.

Чл.21. (1) В зависимост от техническото състояние на РСМ и технологичните нужди на поделенията, продължителността на междуремонтния цикъл може да се удължава. За целта след предложение от ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи машините, Генералният директор на ДП „НКЖИ“ назначава комисия, която определя този срок. Допустимият срок за удължаване на СР и КР е до 12 месеца.

(2) За да се извърши удължаване на СР и КР, на РСМ трябва да бъде извършен технически преглед в ремонтен цех, депо или завод, притежаващ сертификат за лице, отговорно за поддръжката или сертификат на лице, което изпълнява функции по поддръжката на специализирани превозни средства за поддържане на железен път, съгласно Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, където да се извършат следните операции:

1. Спирачка – извършват се всички операции съгласно Периодична деповска ревизия (ПД – 4), Раздел I на Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ.;

2. Букси – извършване на междинна ревизия на буксовите възли, съгласно Инструкция за вагонни лагери на ДП „НКЖИ“ от 2012 год.;
3. Колооси – извършват се преглед с измерване, ултразвукова дефектоскопия, а при необходимост, колоосите се репрофилират.;
4. Кнорови ръкави – извършва се визуален преглед на състоянието на кноровите ръкави, за установяване на протривания, разкъсвания, пукнатини и дефекти по муфата и стягащата скоба и при необходимост ръкавите и дефектните елементи се заменят с нови. Кнорови ръкави със срок на експлоатация по-голям от 8 години се заменят с нови, съгласно Инструкция за извършване на основен преглед и изпитване на съединителни спирачни ръкави в поделенията на НК „ЖИ“. Срока на експлоатация се определя от маркировката на гумения детайл.;
5. Въздушни резервоари – извършва се основен преглед на резервоарите, съгласно Правилник за изработване и контрол на резервоарите за налягане по-голямо от атмосферното, използвани при жп возила – локомотиви, вагони, мотриси, влекачи и др.;
6. За всички извършени операции се издават протоколи.

(3) Членовете на комисията извършват проверка на техническата документация и протоколите, технически преглед на РССМ, преглед на колооси, проба на работата на автоматичната и ръчна спирачки.

(4) Председателят на комисията съставя протокол за работата на комисията, в който се отразяват всички пропуски и неизправности, които следва да бъдат отстранени и предлага на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ проект за решение.

(5) Протоколите от удължаването на междуремонтния срок се съхраняват в досието за поддръжка на РССМ.

Чл.22. (1) В случаи на забавяне на процедурата за извършване на поредния планов ремонт (среден или капитален) и при добро техническо състояние на РССМ, междуремонтния срок за СР и КР, може да бъде удължаван повторно, но не повече от 24 месеца от последната ревизията за СР и КР. За целта след предложение от ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи машините и извършен извънреден „Технически преглед 3“ (ТП 3), Генералният директор на ДП „НКЖИ“ назначава комисия, която определя този срок.

(2) Членовете на комисията извършват технически преглед на РССМ, преглед с измерване на колоосите, функционална проба на автоматичната, директна и ръчна спирачки, преглед на акумулатори, светлини, работни органи и др.

(3) Съставят се протокол за измерването на колоосите и протокол за функционална проба на спирачната система. Протоколите са съгласно Приложение 2 на Инструкция за преглед и измерване на контролируемите размери на колоосите на релсовите самоходни специализирани машини за поддръжка и ремонт на железния път и контактната мрежа, Приложение 16 или 17 и Приложение 18 на Инструкция за технически изисквания, експлоатация и поддръжка на релсовите самоходни специализирани машини.

(4) Председателят на комисията съставя протокол за техническото състояние на РССМ със заключение за експлоатационната годност на машината и представя проекторешение за удължаване срока за СР или КР пред Генералния директор на ДП „НКЖИ“.

(5) Протоколите от повторното удължаване на междуремонтния срок се съхраняват в досието за поддръжка на РССМ.

Чл.23. Със заповед на Генералния директор на ДП „НКЖИ“, към плановите ремонти може да се категоризира и аварийния ремонт на машините, повредени в следствие на

настъпила авария на основен възел или агрегат, както и в случаите на дерайлиране или удар с друг подвижен състав или моторно превозно средство, когато обема на работата е в обема на СР или КР.

Чл.24. (1) Ежегодно, до края на месец ноември в поделения „Железен път и съоръжения” и „Електроразпределение” на ДП „НКЖИ” се обработват протоколите на комисиите, извършили проверка на РСМ, подлежащи на СР и КР през следващата финансова година, с цел планиране на финансови средства и резервни части. Резервните части, необходими за ремонта се доставят от възложителя на ремонта. При невъзможност на възложителя да достави някои резервни части, ремонта може да се извърши с резервни части на изпълнителя, но след одобрение от Генералния директор на ДП „НКЖИ”.

(2) Допуска се при възникване на аварийни ситуации и липса на резервни части, частите, необходими за ремонта да се закупуват от поделението стопанисващо РСМ, след предоставяне на заверен от ръководителя на съответното поделение аварийен протокол.

Разрешението се издава от генералния директор на ДП „НКЖИ”.

Чл.25. Намаляване или увеличаване обема на ремонтните операции при извършване на СР и КР се определя от комисия, назначена от Генералния директор на ДП „НКЖИ”. Описа на намалените ремонтни работи се изготвя от възложителя и е неразделна част от сключения договор за ремонт на РСМ.

Чл.26. Всяка РСМ, получила повреда по време на работа или при придвижването ѝ до и от обекта, довели до прекъсване на работния процес или нарушаване на графика за движение на влаковете, след прибирането и в мястото на домуване, подлежи на задължителен технически преглед от комисия, назначена със заповед на ръководителя на регионалното поделение, стопанисващо машината. Комисията съставя аварийен протокол, който се прилага към досието на машината.

Глава пета

ПРИЕМАНЕ НА РСМ ОТ РЕМОНТ

Чл.27. (1) Приемането на РСМ от ремонт се извършва на работната площадка на завода, предприятието или фирмата, където е извършен ремонта от приемателна комисия, назначена от Генералния директор на ДП „НКЖИ”.

(2) На комисията се представя следните протоколи от ремонта на РСМ:

1. протокол за изпитване на автоматична влакова спирачка (АВС);
2. протокол за изпитване на теглично-отбивачни съоръжения (ТОС);
3. протокол за извършен технически преглед на резервоар за въздух;
4. протокол за оразмеряване на талигите;
5. размерна схема на колоосите;
6. контролна карта за оразмеряване на колооси, лагери и букси;
7. протокол за извършена ултразвукова дефектоскопия на колоосите;
8. протокол за балансиране на РСМ;
9. актове и протоколи, доказващи качеството и обема на извършените работи.

Чл.28. (1) Комисията извършва технически преглед на РСМ, проба на автоматичната влакова, директна и ръчна спирачки, измерване на хода на буталата на спирачните цилиндри, оглед на колооси и съответствието им с издадените протоколи.

(2) Извършват се:

1. вътрешно-заводски проби на всички системи на машината, съгласно инструкциите на фирмите-производители, като резултатите се отразяват в протоколи и се вписват в приемателния протокол;
2. технически прегледи на съоръженията с повишена опасност от орган по технически надзор, като резултатите се отразяват в протоколи за въздушните резервоари и се записват в ревизионните книги на повдигателните съоръжения.

(3) Материалите и частите при ремонта на РСМ трябва да отговарят на техническите

условия и конструктивните чертежи. Наблюдението на работата по качествено изпълнение и изпитването на предназначения за ремонта части и материали се извършва от технически лица, назначени със заповед на ръководителя на съответното регионално поделение, стопанисващо РСМ.

(4) Комисията съставя протокол за приемане на РСМ. В протокола задължително се вписват всички неизвършени, незавършени или некачествено извършени работи и сроковете за тяхното отстраняване, като при наличие на такива комисията отказва приемането им.

Чл.29. Участващите в комисията лица носят отговорност, ако поради неизпълнение или лошо изпълнение на своите задължения са допуснали протоколът на комисията да се състави без да са установени съществуващите недостатъци или без да е взето съответното решение по тях.

Чл.30. (1) В 7 дневен срок след приемането на РСМ от ремонт, копие от всички документи (работни карти, протоколи и др.) получени от приемателната комисия се изпращат в поделение „Железен път и съоръжения“ и се отразяват в паспортите и досието за поддръжка на возилата, картотеката на подвижния състав в ДП „НКЖИ“ и Националния регистър на возилата в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА), а оригиналите остават в поделението, стопанисващо возилата.

(2) Протоколите от СР и КР се съхраняват в досието за поддръжка на РСМ през целият им жизнен цикъл, до бракуването им.

Чл.31. Всички демонтирани части, елементи и възли от РСМ задължително се връщат по опис в регионалното поделение, стопанисващо машините и се заприходяват в склада на поделението. Бракуването им става по утвърден от Генералният директор на ДП „НКЖИ“ ред.

Чл.32. Възлите, агрегатите и системите на РСМ, работещи със специални масла и гresi да се подменят само с такива, препоръчани от производителя на машината.

Чл.33. Гаранционният срок, рекламации, цени и плащания, начин на доставка на необходимите за ремонта резервни части се договарят за всеки конкретен случай.

Глава шеста

БРАКУВАНЕ НА ВАГОНИ И РСМ

Чл.34. (1) Предложения за бракуване на амортизиран или тежко повреден подвижен железопътен състав ПЖПС или РСМ се извършва след подробен технически преглед от комисия, назначена от ръководителя на регионалното поделение, стопанисващо возилата. За всеки ПЖПС и РСМ, предложен за брак се попълва протокол по образец Приложение 4 – за вагони и Приложение 5 – за РСМ, като задължително се описват броя и вида на резервните части, годни за повторна употреба. Протоколите и предложението за брак заедно със справка от счетоводството за балансовата и остатъчната балансова стойности на возилата се изпращат на директора на съответното поделение („ЖПС“, „Електроразпределение“ и „УДВиК“).

(2) Директорът на съответното поделение изготвя предложение за бракуване на возилата до Управителния съвет (УС) на ДП „НКЖИ“.

(3) След вземане на решение за бракуване, копие от заверените протоколи за брак и копие от решението на УС на ДП „НКЖИ“ за бракуване на возилата, се изпраща от директорите на поделения „Електроразпределение“ и „Управление на движението на влаковете и капацитета“ в поделение „Железен път и съоръжения“ за отчисляване от картотеката на подвижния състав на ДП „НКЖИ“ и Националния регистър на возилата в „ИАЖА“ и на органа за технически надзор за отчисляване на СПО от неговия регистър.

(4) Колоосите и елементи от тях се бракуват само при доказани с ултразвукова дефектоскопия дефекти, които ги правят негодни за повторна употреба, или при липса на ресурс за престъргване на колелата. Протоколите за ултразвукова дефектоскопия са съгласно „Технологична инструкция ултразвукова дефектоскопия на колооси на релсови самоходни

специализирани машини „ДМ и АГМУ“, „Технологична инструкция за ултразвукова дефектоскопия на колооси на релсови самоходни специализирани машини „ДГКУ и АДМ“ и „Технологична инструкция за ултразвукова дефектоскопия на колооси на релсови самоходни специализирани машини „СММЕТ“, „SW 1000“ и „ВД 160“.

(5) Резервните части годни за повторна употреба, както и бракуваните оси се завеждат в баланса на съответното регионално поделение по цени, определени от Генералния директор на ДП „НКЖИ“.

Глава седма

РЕМОНТ НА ПОВДИГАТЕЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Чл.35. (1) Поддържане и ремонт на повдигателно съоръжение има право да извършва само лице, което притежава удостоверение за вписване в регистъра по чл.36, ал.1 от ЗТИП, издадено от ДАМТН или специализирания орган за технически надзор в МТИТС.

Чл.36. (1) Техническата документация за преустройство и ремонт на СПО трябва да отговаря на Наредба за безопасна експлоатация и технически надзор на повдигателни съоръжения от 2010 г. (НБЕТНПС).

(2) Техническата документация за ремонт се заверява от орган на ТН.

Чл.37. (1) Аварийен ремонт – вид извънпланов ремонт, предизвикан от непредвидени обстоятелства, неправилна експлоатация или други причини, довеждащи до повреди във възлите и частите.

(2) След аварийен ремонт, съответният орган за технически надзор извършва предвидения в Наредбата за безопасна експлоатация и технически надзор на повдигателни съоръжения технически преглед и го отразява в ревизионната книга.

Чл.38. (1) Ръководителите на регионални поделения, ползващи повдигателни съоръжения заявяват нуждите си за ремонта, ако състоянието на съоръженията налагат това, най-късно до края на м. октомври на предшестващата година пред директора на съответното поделение в ЦУ на предприятието.

(2) Директорът на съответните поделения в ЦУ до края на м. ноември обработва заявките за преустройство и ремонт през следващата година и планират финансови средства.

(3) Кандидатите, които ще извършват преустройство или ремонт на повдигателни съоръжения трябва да притежава удостоверение за вписване в регистъра по чл.36, ал.1 от ЗТИП, издадено от ДАМТН или специализирания орган за технически надзор в МТИТС.

Чл.39. Изпълнителят е длъжен да извършва ремонта на повдигателните съоръжения, съгласно съществуващите за всеки тип техническа документация, инструкции за ремонт и експлоатация на производителя, както и изискванията на Наредба за безопасната експлоатация и технически надзор на повдигателни съоръжения, като осигури изпълнението на заварените съединения от заварчик с необходимата правоспособност в съответствие с Наредба № 7 за условията и реда за придобиване на правоспособност по заваряване. Преустройство се извършва от лица, които отговарят на изискванията на чл.36, ал.1 от Закона за техническите изисквания към продуктите (ЗТИП). Техническата документация за преустройство трябва да отговаря на изискванията на Наредба за безопасната експлоатация и техническия надзор на повдигателни съоръжения от 2010 г. (НБЕТНПС).

Чл.40. (1) Приемането на повдигателните съоръжения след преустройство и ремонт се извършва от комисия в състав: представител на регионалното поделение, стопанисващо съоръжението и представител на изпълнителя, като изпълнителят представя необходимата техническа документация за извършения ремонт или преустройство, съгласно Глава трета, Раздел I на НБЕТНПС. Съответният орган за технически надзор попълва ревизионен акт в ревизионната книга на повдигателното съоръжение, с който се документира годността на съоръжението за по-нататъшна експлоатация. Стойността на ремонта се фактурира след издаването на ревизионния акта за технически преглед.

(2) Приемане на повдигателното съоръжение от ремонт се извършва от съответния орган за технически надзор след извършване на предвидения в Наредбата за безопасна експлоатация и технически надзор на повдигателни съоръжения, технически преглед и отразяването му в ревизионната книга на съоръжението.

(3) След извършване на преустройство на повдигателно съоръжение, изпълнителят предава на предприятието, стопанисващо съоръжението всички документи, свързани с преустройството. Предприятието е длъжно да уведоми органа за технически надзор, пред когото е регистрирал повдигателното съоръжение за извършеното преустройство и да му представи документацията.

Глава осма

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§1. Инструкцията е изготвена на основание чл. 178, ал. 2 от Наредба №58.

§2. Настоящата инструкция отменя „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност“ от 2010 год. на Генералния директор на НК „ЖИ“.

§3. Указания по прилагането на Инструкцията дава Генералният директор на ДП „НКЖИ“.

§4. Инструкцията е утвърдена на 28.01.2013 год. и влиза в сила от 01.02.2013 год.

Изготвил:

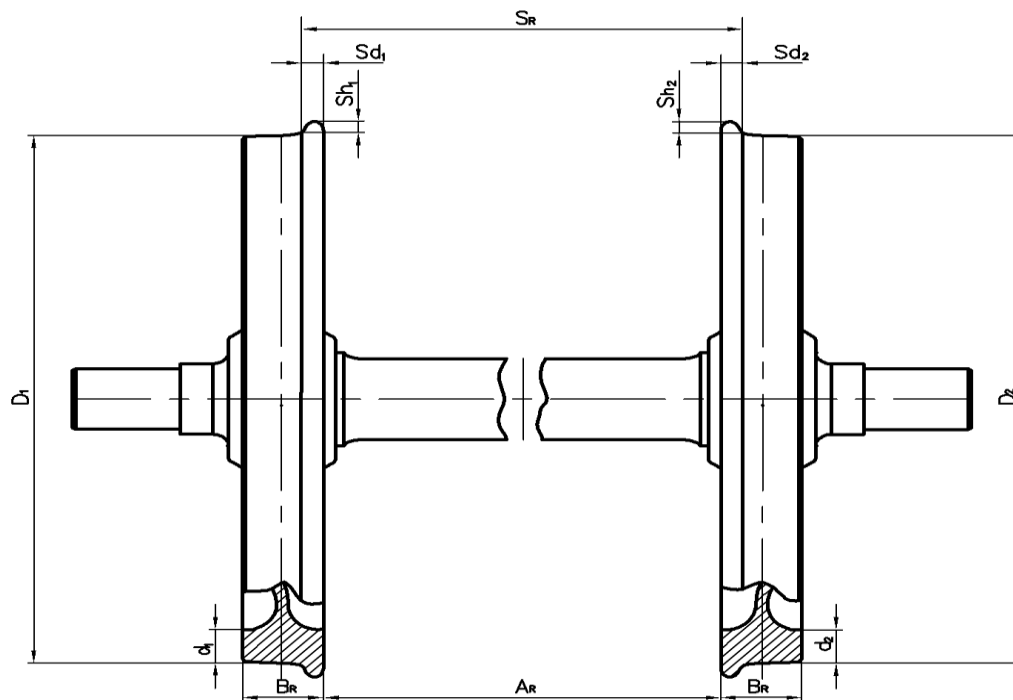


.....(п) (инж.Валентин Янчев)
гл. инженер „Технически нормативи и контрол“

ВАГОН № _____

ДАТА НА ИЗМЕРВАНЕТО: _____

Размерна схема за вагонна колоос



Размери	1 колоос		2 колоос		3 колоос		4 колоос	
	букса № 1	букса № 2	букса № 3	букса № 4	букса № 5	букса № 6	букса № 7	букса № 8
S_{h1} / S_{h2}								
S_{d1} / S_{d2}								
q_r								
A_{R1}								
A_{R2}								
A_{R3}								
$\Delta A_R = A_{Rmax} - A_{Rmin} \leq 1$								
S_R								
D_1 / D_2								
d_1 / d_2								
B_R								

ИЗВЪРШИЛ ИЗМЕРВАНЕТО:.....

ИМЕ, ФАМИЛИЯ, ДЛЪЖНОСТ, ПОДПИС

РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИЗМЕРВАНЕТО ПОКАЗВАТ, ЧЕ КОЛООСИТЕ ОТГОВАРЯТ / НЕ ОТГОВАРЯТ НА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА КОЛООСИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛ. 23. НА ИНСТРУКЦИЯ ЗА ВАГОННИ КОЛООСИ, ВАГОНЪТ МОЖЕ /НЕ МОЖЕ ДА БЪДЕ ВЪВЕДЕН В ЕКСПЛОАТАЦИЯ.

**ПРОТОКОЛ
ЗА ФУНКЦИОНАЛНА ПРОБА НА СПИРАЧКА
KE-GP**

НА ВАГОН №....., Поделение.....

№	Вид на изпитанието	Предписано	Отчетено	№	Вид на изпитанието	Предписано	Отчетено
1.	Плътност на главния въздухопровод. <i>Функционен вентил изключен.</i>	0,1 бара за 5 минути		5.	Функциониране на РЛС / САБ	ДА / НЕ	
				6.	Функциониране на разхлабителния вентил	ДА / НЕ	
2.	Плътност на главния въздухопровод. <i>Функционен вентил включен.</i>	0,2 бара за 5 минути			Тип на вагона	Ход на буталото [mm]	
						празен	натоварен
					Вагони без РЛС	100 [*]	
					Пътнически вагони	0,5÷0,7 ba	70 ÷ 100
3.	Проверка на чувствителност на функционния вентил. Степен на задържане – 0,3 бара.	Да не разхлабва в продължение на 5 минути			Товарни вагони с РЛС тип DA	1,5 ba	105 ÷ 115
						70 ÷ 95	100 ÷ 130
					Товарни 2-осни с РЛС тип DRV	0,5÷0,7ba	107 ÷ 113
						1,5 ba	125 ÷ 155
					Товарни 4-иосни с РЛСтип DRV	0,5÷0,7ba	35 ÷ 65
						1,5 ba	85 ÷ 115
4.	Проверка на задържане с 0,7 бара.	Да / Не		8	Проверка на действието на ръчната спирачка.	50 ÷ 90	120 ÷ 130
						55 ÷ 85	95 ÷ 125
						70 ÷ 100	130 ÷ 140
						Резерв на винта / обороти до пълно затягане: минимум 150 мм / до 12 оборота	

ИЗВЪРШИЛ ИЗМЕРВАНИЯТА:.....

име, презиме, фамилия, длъжност, дата и подпис

* - при достигане на ход 200 mm да се възстанови на 100 mm

ПРОТОКОЛ
ЗА ПРИЕМАТЕЛНО ИЗПИТАНИЕ И ФУНКЦИОНАЛНА ПРОБА НА СПИРАЧКА
УСЛОВЕН № 270-00 НА ВАГОН №....., ЖПС/ЕС.....

Параметри		Налягане в спирачния цилиндър след внезапно задържане (бара)			Време за пълнене на спирачния цилиндър до 95 % от максималното налягане (сек.)			Време за изпразване на спирачния цилиндър до 0,4 бара (сек)			Време за пълнене на резервоар [R] от 0,00 до 4,6 бара (сек) Режим: „Планина” – Г						
Режим		П	С	Г	П	С	Г	П	С	Г							
Предписано		1,1 ÷ 1,8	2,5 ÷ 3,3	3,5 ÷ 4,3	5 ÷ 9	10 ÷15	16 ÷ 28	11 ÷ 20	20 ÷ 40	30 ÷ 50	120 ÷220						
Отчетено																	
№	Вид на изпитанието				Предпи сано	Отчете но	№	Вид на изпитанието				Предписано			Отчетено		
1.	Проходимост на главния въздухопровод				1" - Ø19 мм 1¼" - Ø20 мм		8.	Функциониране на РЛС / САБ				ДА / НЕ					
2.	Плътност на главния въздухопровод. Функционен вентил изключен.				0,1 бара за 5 минути		9.	Функциониране на разхлабителния вентил				ДА / НЕ					
3.	Плътност на главния въздухопровод. Функционен вентил включен.				0,2 бара за 5 минути		10.	Ход на буталото в милиметри: Вагон с РЛС със: Композиционни калодки Чугунени калодки				П	С	Г	П	С	Г
												40÷55 75÷90	60÷75 90÷105	75÷100 105÷125			
4.	Проверка на чувствителност на функционния вентил. Степен на задържане – 0,3 бара.				Да не разхлабва в продължени е на 5 минути			Вагон без РЛС със: Композиционни калодки Чугунени калодки				40÷65 75÷100	60÷90 90÷115	70÷100 100÷125			
5.	Проверка на задържане с 0,7 бара.				Да / Не		11.	Функциониране на товарообръщателя „П”, „С”, „Г”				П	С	Г	П	С	Г
												Да / Не	Да / Не	Да / Не			
6.	Пълно служебно задържане. Допустим спад на налягането в спирачния цилиндър.				0,4 бара за 5 минути		12.	Проверка на действието на ръчната спирачка.				Резерв на винта / обороти до пълно затягане: минимум 150 мм / до 12 оборота					
7.	Внезапно задържане. Допустим спад на налягането в спирачния цилиндър				0,2 бара за 10 минути												

ИЗВЪРШИЛ ИЗМЕРВАНИЯТА:.....

име, презиме, фамилия, длъжност, дата и подпис

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 6001
факс: (+359 2) 932 6444

www.rail-infra.bg
office@rail-infra.bg

Решение №.....на УС на ДП „НКЖИ”

София20.....год.

А К Т

За бракуване на
товарен вагон №

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Днес200.....година, комисия в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ:.....

И членове:

1.....

2.....

3.....

извърши технически преглед на вагона намиращ се в.....,

с фабричен №....., построен през.....година

Комисията констатира следните причини за бракуване на вагона:

1.РАМА:

- вътрешни надлъжни греди.....

- външни надлъжни греди.....

- напречни греди.....

- челни греди.....

- диагонални греди.....

2.КОШ.....

- 3.Ходови части.....
- 4.Автоматична спирачка.....
- 5.Теглично отбивачни съоръжения.....

**НА ОСНОВАНИЕ КОНСТАТИРАНОТО СЪСТОЯНИЕ,
КОМИСИЯТА ПРЕДЛАГА:**

ВАГОН №..... ДА СЕ БРАКУВА

Председател:.....

(подпис)

Членове: 1.....

(подпис)

2.....

(подпис)

3.....

(подпис)

Списък на годните части за демонтиране от вагона, за повторна употреба:

1	Колооси	Бр.
2	Букси	Бр.
3	Лагери	Бр.
4	Талиги	Бр.
5	Детайли от талиги	Бр.
6	Тегличен апарат	Бр.
7	Винтов спряг	Бр.
8	Буфери	Бр.
9	Ресори или пружини	Бр.
10	Челни капаци	Бр.
11	Странични капаци	Бр.
12	Клемии	Бр.
13	Врати от открити вагони	Бр.
14	Капаци и врати от покрити вагони	Бр.
15	Части от спирачната система:функ.вентил.....бр.,SABрегулатор.....бр, Запасен резервоар.....бр., кнорови ръкави.....бр., акерм.кран.....бр, Части от ЛСС /описват се/:	Бр.
16	Сигнални стойки, дръжки и стъпала	Бр.
17	Ресорни болтове, обеци	Бр.
18	Валове, ключалки и механизми от открити вагони	Бр.

19	Дозиращо устройство	Бр.
20	Вътрешни и външни клапи на хопери	Бр.
21	Въздушен резервоар за работно налягане на хопер	Бр.
22	Вентили и части от работния въздухопровод	Бр.
23	Работни цилиндри	Бр.
24	Винтове и механизми за клапите	Бр.
25	Автосцепки	Бр.

Съгласувано с,

.....(п) (.....)

Ръководител регионално поделение

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 6001
факс: (+359 2) 932 6444

www.rail-infra.bg
office@rail-infra.bg

Решение №.....на УС на ДП „НКЖИ”

София20.....год.

А К Т

За бракуване на
РССМ №

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Днес200.....година, комисия в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ:.....

И членове:

1.....

2.....

3.....

извърши технически преглед на РССМ намираща се в.....,

с фабричен №....., построена през.....година

Комисията констатира следните причини за бракуване на машината:

1.РАМА:

- вътрешни надлъжни греди.....

- външни надлъжни греди.....

- напречни греди.....

- челни греди.....

- диагонални греди.....

2. Кабина предна.....
3. Кабина задна.....
3. Ходови части.....
4. Автоматична спирачка.....
5. Теглично отбивачни съоръжения.....
6. Дизелов двигател (описва се състоянието му).....

7. Предавателна система за хода (съединител, карданни валове, разпределителна кутия, скоростна кутия, ходови редуктори).....

8. Хидравлична система (състояние).....

9. Работни органи, възли и агрегати.....

**НА ОСНОВАНИЕ КОНСТАТИРАНОТО СЪСТОЯНИЕ,
КОМИСИЯТА ПРЕДЛАГА:**

РССМ №..... ДА СЕ БРАКУВА

Председател:.....

(подпис)

Членове: 1.....

(подпис)

2.....

(подпис)

3.....

(подпис)

Списък на годните части от РССМ за повторна употреба:

1	Колооси	Бр.
2	Букси	Бр.
3	Лагери	Бр.
4	Талиги	Бр.
5	Детайли от талиги	Бр.
6	Тегличен апарат	Бр.
7	Винтов спряг	Бр.
8	Буфери	Бр.
9	Ресори или пружини	Бр.
10	Ходови редуктори	Бр.
11	Разпределителни кутии	Бр.
12	Карданни валове	Бр.
13	Скоростна кутия	Бр.
14	Съединител	Бр.
15	Дизелов двигател или части от него	Бр.
16	Хидропомпи	Бр.
17	Радиатор	Бр.
18	Компресор или части от него	Бр.
19	Части от хидравличната система	Бр.
20	Части от пневматичната система	Бр.
21	Части от електрониката	Бр.
22	Части от механиката	Бр.
23	Части от подбивни апарати	Бр.
24	Сигнални стойки, дръжки и стъпала	Бр.
25	Ресорни болтове, обеци	Бр.
26	Въздушни резервоари	Бр.
27	Други	Бр.

Съгласувано с,

.....(п) (.....)

Ръководител регионално поделение

СПИСЪК
НА
РЕМОНТНИТЕ ОПЕРАЦИИ, КОИТО СЕ ИЗПЪЛНЯВАТ ЗАДЪЛЖИТЕЛНО
ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА СРЕДЕН И КАПИТАЛЕН РЕМОНТ НА РССМ

I. Талиги

1. Талигите се изваждат изпод РССМ, одвобождават се колоосите с буксите, ресори или пружини и лостова спирачна система.
2. Освободените рами на талигите се почистват чрез изваряване или с механични средства и се преглеждат внимателно за пукнатини, изкривявания, побитости, дефектни заваръчни шевове и повредени болтови съединения. При установяване на такива, се отстраняват.
3. Протрити и повредени от корозия места с дълбочина до 2 mm не се наплавят, когато дълбочината е над 2 mm и до 30% от напречното сечение на детайла, местата се наплавят.
4. Огъванията на елементи от рамата на талигата в хоризонтално и вертикално направление до 12 mm не се изправят. По-големите сгъвания се отстраняват.
5. Сработените до 2 mm отвори за болтовете на спирачната система и ресорното окачване не се възстановяват. При износване по-голямо от 2 mm се поставят нови втулки. Износване на болтовете от спирачната система се допуска до 1 mm по диаметър.
6. Изкривените буксови, направляващи се изправят чрез нагряване. Пукнатини, които започват от буксовите изрези се заваряват при условие, че дължината им е до 25% от широчината на надлъжната странична гредка по посока на пукнатината. Изцяло спуканите рами се заваряват, а мястото на заварката се усилва с планка, която има дебелина равна на поправяната част.
7. Износените буксови плъзгални с дебелина под 3 mm се подменят с нови, при което напречните и надлъжни хлабини между буксите и вилковите плъзгалки се възстановяват до чертежни размери.
8. Допуска се развномерно износване на триещите се повърхнини на горните и долните централни лагери общо за двата до 5 mm. При по-големи износвания ремонтът се извършва по един от следните начини:
 - Наплавяне на повърхнините и следваща механична обработка;
 - Поставяне между работните повърхности на централните лагери на текстолитова вложка с дебелина 8 mm;
 - Поставяне на перфорирана (решетъчна) сферична шайба с отвор за централния болт.
9. Централните лагери, които имат пукнатини или счупвания по тялото се бракуват и подменят с нови.
10. Допускат се следните заваръчни работи по централните лагери:
 - Наплавяне на местни раковини;

- Заваряване на пукнатини по фланците при условие, че не са по-големи от 25 mm и, че поне два от диагонално разположените отвори за болтовете са на здрава част от фланеца;
 - Заваряване на втулка в много сработен отвор за централния болт.
11. Маслената инсталация на централните лагери се ревизира и продухва, а при наличие на повреди – ремонтира. Ако дебелината на азботекстолитовата вложка, в най-тънката ѝ част, е по-малка от 3 mm вложката трябва да се подмени.
 12. Стоманените плъзгалки се възстановяват чрез наплавяне. Допуска се износване по 2 mm, без да се възстановява. Плъзгалки с пукнатини или износвания, по-големи от 10 mm, се подменят.
 13. Разрешава се поставянето на метална подложка под горните плъзгалки до 5 mm за регулиране хлабината помежду им.

II. 3. Колооси

1. Ремонтът на колоосите на РССМ се извършва съгласно Инструкцията за вагонни колооси.
2. Освидетелстването на колоосите на РССМ се извършва съгласно „Инструкция за преглед и измерване на контролируемите размери на колоосите на релсовите самоходни специализирани машини за поддръжка и ремонт на железния път и контактната мрежа“;
3. Колоосите на РССМ, които излизат от среден ремонт, трябва да имат щемпел за пълно освидетелстване. От датата на пълното освидетелстване на колоостта до поставянето ѝ под РССМ не трябва да са изминали повече от 6 месеца.

III. Букси за ролкови лагери

1. Буксите се почистват и преглеждат за откриване на износвания и пукнатини. Почистването се извършва чрез изваряване.
2. Износвания по триещите повърхнини до 3 mm не се възстановяват. При по-големи износвания триещите повърхнини се възстановяват до чертежен размер чрез наплавяне и механична обработка.
3. По капаците на буксите се разрешават всякакви заварки и наплавки.
4. Прахозадържателните шайби (рунделите) се заменят с нови.
5. Мазилните апарати се разглобяват и преглеждат, а негодните части се подменят. По маслените кутии се допускат всякакъв вид заварки.

IV. Ролкови лагери

1. Извършва се пълно освидетелстване на ролковите лагери.
2. При предаването на РССМ от среден ремонт буксите с ролкови лагери се плобмират.

V. Ресорно окачване

1. Ресорите, пружините и всички части на ресорното окачване се снемат, почистват и преглеждат.

2. Снетите от РССМ изправни ресори се монтират наново, без да се разглобяват, като преди това се проверяват на кантар.
3. Изправните пружини се монтират отново след проверяване на тяхното състояние. Неотговарящите по размери и свиване пружини, съгласно чертежната документация, се подменят с нови или преработват до получаване на чертежните параметри.
4. Ремонтът на ресорите се извършва съгласно съответната инструкция.
5. Износените до 2 mm в диаметър отвори и до 2 mm чела на главите на ресорните стойки (блокове) не се възстановяват. Износвания до 5 mm в отвора и в челото на главата на блока се възстановяват чрез наплавяне и механична обработка.
6. По ресорните болтове се допуска износване до 2 mm по цилиндричната част на стъблото и височината на главата.
7. Износвания до 3 mm в диаметър се възстановяват чрез наплавяне и механична обработка.
8. Износените до 2 mm в диаметър ресорни обеци от кръгъл материал, не се възстановяват. Износвания до 5 mm се възстановяват чрез наплавяне, механична и термична обработка.
9. По жлебовете и отворите на ресорните камъни се допуска износване до 2 mm.
10. Износванията по жлебовете до 5 mm се възстановяват чрез наплавяне, механична и термична обработка.
11. Всеки чифт ресорни обеци трябва да има съвпадащи отвори.
12. Допустимата хлабина между ресорните болтове и отворите на обеците или камъните е до 3 mm.
13. Износвания в отворите на междинното блокче до 2 mm в диаметър, не се възстановяват, износвания до 5 mm се възстановяват чрез наплавяне, механична и термична обработка.
14. Общото допустимо износване на всички части от ресорното окачване не трябва да бъде по-голямо от 15 mm.

VI. Теглични съоръжения

1. Тегличните съоръжения се демонтират, разглобяват се и се почистват. Ремонтът и изпробването на тегличните съоръжения се извършва съгласно Инструкцията за преглед, ремонт и изпитване на тегличните съоръжения за вагоните.
2. Монтажът на тегличните съоръжения е съпроводен с мазане на всички триещи части с графитна смазка. Винтовия спрят се прогонва и намазва.

VII. Отбивачни съоръжения (буфери)

1. Буферите се демонтират, разглобяват се и частите им се почистват и преглеждат.
2. По буферните кошове се разрешава всякакъв вид заварки и наплавяния.
3. Изкривените основи на буферните кошове се изправят в топло състояние.
4. Буферните гилзи се поправят чрез заварки и наплавяне с последваща механична обработка. При големи износвания или пукнатини на буферните гилзи се разрешава да се изреже част от тях по целия диаметър и да се завари предварително обработен пръстен.
5. Допускат се:
 - Огъвания по дължина на буферните гилзи до 2 mm;
 - Едностранно износване на буферните стержени до 3 mm. Износване от 3 ÷ 8 mm се възстановява чрез наплавяне;
 - Огъване на буферните стержени до 1 mm;

- Износване на буферните талери до 5 mm. При по-големи износвания те се подменят или наплавят и механично обработват. Буферните талери се занитват или заваряват към буферната гилза.
- 6. Дебелината на опорните шайби трябва да бъде в границите от 18 ÷ 28 mm. За възстановяване на опорните шайби се допуска наплавяне на челата и отвора. Ръбовете на отвора на опорните шайби се закръгляват с радиус 10 mm.
- 7. Буферните пружини да са с чертежни размери – ремонтирани или подменени с нови.
- 8. Триещите пръстени на буферите от тип „Юрдинген” не трябва да имат износвания и изкривявания. Допуска се елиптичност до 0,5 mm.
- 9. Силовата характеристика на металогумените пакети не трябва да се отклонява с повече от 10% от тази на новия пакет. Ако има пакети с по-големи отклонения, те се подменят с нови.
- 10. При сглобяването на буферите всички триещи части се мажат обилно с графитна смазка.
- 11. Допустимата хлабина между гилзата и буферния кош е до 6 mm.
- 12. Буферният стержен в сглобено състояние не трябва да има свободен ход. Предварителният натяг се прави съгласно чертежа на буферната пружина.
- 13. Буферите се монтират на челната греда чрез болтове и коронни гайки.
- 14. Разрешава се поставянето до две шайби под гайките.
- 15. Всички буфери, монтирани на една машина трябва да бъдат с еднакви еластични елементи (пружини, пръстени, металогумени пакети).
- 16. Височината на центрите на буферите от глава релса на прав хоризонтален път трябва да бъде не повече от 1065 mm и не по-малко от 940 mm.
- 17. Разликата във височината на центрите на буферите от глава релса не трябва да бъде по-голяма от 15 mm за буферите на една челна греда и 25 mm за буферите на една надлъжна греда или по диагонал.

VIII. Рама

1. Рамата на РССМ се почиства и подлага на преглед за установяване на срязани нитове, пукнатини и огъвания, пукнати заварки, шевове и други повреди.
2. Изправят се всички огъвания с размери по-големи от 15 mm в крайщата на РССМ и 30 mm - в средната част. В зависимост от характера и размера на огъванията рамата или отделни греди, с изключение на челните греди, се изправят в студено или в нагрятото състояние.
3. Огъванията по челните греди се изправят чрез нагриване.
4. Всички пукнатини и счупвания на челните греди се ремонтират, като се спазват следните условия:
 - Пукнатините, които излизат от отвора за тегличната кука, се заваряват така, че поставеното след това водило да покрива мястото на заварката;
 - Радиалните пукнатини, които излизат от отворите на буферите се заваряват така, че поставената буферна плоча да ги покрива;
 - Наклонени и напречни пукнатини или счупвания, обхващащи фланшове и вертикалната стена на челната греда, се заваряват, след което основната стена на профила в мястото на заварката се усилюва с трапецовидна планка. Дебелината на тази планка трябва да бъде от 0,8 до 1,2 от дебелината на основния материал. Планката се заварява по цялата си периферия с катет, равен на дебелината ѝ;
 - Пукнатини, разположени на разстояние до 100 mm, се усилюват с една обща планка;

- На една челна греда се допуска заваряване на не повече от две пукнатини и едно счупване, като не се смятат пукнатините, които излизат от отвора на тегличната кука.
- 5. Напречни и наклонени пукнатини и счупвания на надлъжните и напречните греди на рамата се заваряват, след като по тях е извършена предварителна подготовка. Мястото на заварката се усилюва с трапецовидна планка, която се заварява с катет, равен на дебелината ѝ. Планката трябва да е с добре закръглени ъгли, а дължината ѝ да е такава, че разстоянието от края на пукнатината до края планката да е най-малко 100 mm. Усилващи планки с дължина, по-голяма от 500 mm се прихващат и с електроните.
- 6. Надлъжни пукнатини с дължина до 500 mm се заваряват без усилюване.
- 7. Пукнатини, разположени на разстояние, по-малко от 100 mm една от друга, след заварката се усилюват с обща накладка или планка.
- 8. На всяка греда се поставят най-много по два усилюващи елемента (планки).
- 9. Всички усилюващи планки по рамата се заменят, ако дебелината им се е намалила повече от половината.
- 10. Всички разхлабени нитове се заменят. Огънатите стъпала, ръкохватки и сигнални стойки се изправят.

IX. Спирачки

1. Прегледът, демонтажа и монтажа, ремонта, а също така и следремонтните приемателни изпитания на отделните възли на спирачната система се извършва съгласно нормите и изискванията на „Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния състав на БДЖ“.
2. Регулиране на лостовата спирачна система в зависимост от вида на нейния регулатор (SAB) се извършва съгласно съответните инструкции.



бул. „Мария Луиза” №114 А, София
тел.: (+359 2) 932 27 51
факс: (+359 2) 932 39 20

www.rail-infra.bg
v_yancnev@rail-infra.bg

ЗАПОВЕД

№ 769 / 30.04.2014 год.

На основание на Чл.20, ал.1, т.7 от Закона за железопътния транспорт, чл. 23, ал. 1, т. 15 от Правилник за устройството и дейността на държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и във връзка решения на Експертен съвет по подвижен железопътен състав на ДП „НКЖИ“, взети на редовно заседание от 15.04.2014 год. с Протокол № 5,

ОДОБРЯВАМ:

Предложеният Проект за изменение и допълнение на „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност, както следва:

§ 1. в чл. 11, ал.7 се отменя;

§ 2. в чл. 11, ал. 8 се отменя;

§ 3. член 12 се отменя;

§ 4. създава се нов чл. 12 със следния текст:

„(1) По изключение и след преценка и преглед на техническото му състояние, вагон може да бъде подаден за основен ремонт и преди изтичане на междуремонтния цикъл. Разрешение за това се дава от Генераления директор на ДП "НКЖИ" след предложение на ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи вагоните.“

„(2) Допуска се като крайно изключение вагон подаден за един вид основен ремонт да бъде прекатегоризиран за друг вид ремонт. Разрешение за това се дава от Генераления директор на ДП "НКЖИ" след предложение на ръководителите на регионални поделения, стопанисващи вагоните и извършен технически преглед от специална комисия, назначена от него.“

§ 5. в чл. 25 (2), т. 2, след думата „досие“ се добавя изразът „за описание на поддръжката“ и текста придобива следния вид:

„2. досие за описание на поддръжка съгласно Приложение 20 на Инструкция за технически изисквания, експлоатация и поддръжка на релсовите самоходни специализирани машини.“

В изпълнение на горното,

НАРЕЖДАМ:

1. измененията на на „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност влизат в сила от 01.05.2014 год.;

2. директорите поделения на централно и регионално ниво да запознаят всички заинтересованите работници и служители с измененията;
3. контрол по изпълнение на заповедта възлагам на Главния ревизор по безопасността в ДП „НКЖИ“.



Милчо Ламбрев

Генерален Директор ДП „НКЖИ“

бул. „Мария Луиза“ №114 А, София
тел.: (+359 2) 932 27 51
факс: (+359 2) 932 39 20

www.rail-infra.bg
v_yancnev@rail-infra.bg

ЗАПОВЕД

№.....2021...../.....11.11.2015.....год.

На основание на чл. 20, ал.1, т.7 от Закона за железопътния транспорт, чл. 23, ал. 1, т. 15 от Правилник за устройството и дейността на държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и във връзка с решения на Експертен съвет по подвижен железопътен състав на ДП „НКЖИ“, взети на редовно заседание от 18.09.2014 год. с Протокол № 8,

ОДОБРЯВАМ:

Предложеният Проект за изменение и допълнение на „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност, както следва:

§ 1. В чл. 21, ал.1 след края на изречението се добавя текста „Допустимият срок за удължаване на СР и КР е до 12 месеца“ и текста придобива следния вид:

„(1) В зависимост от техническото състояние на РССМ и технологичните нужди на поделенията, продължителността на междуремонтния цикъл може да се удължава. За целта след предложение от ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи машините, Генералният директор на ДП „НКЖИ“ назначава комисия, която определя този срок. Допустимият срок за удължаване на СР и КР е до 12 месеца;

§ 2. Текста на чл. 21, ал. 2 се отменя и се заменя със следния текст:

„(2) За да се извърши удължаване на СР и КР, на РССМ трябва да бъде извършен технически преглед в ремонтен цех, депо или завод, притежаващ сертификат за лице, отговорно за поддръжката или сертификат на лице, което изпълнява функции по поддръжката на специализирани превозни средства за поддържане на железен път, съгласно Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт, където да се извършат следните операции:

1. Спирачка – извършват се всички операции съгласно Периодична деповска ревизия (ПД – 4), Раздел I на Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния жп състав на БДЖ.;
2. Букси – извършване на междинна ревизия на буксовите възли, съгласно Инструкция за вагонни лагери на ДП „НКЖИ“ от 2012 год.;
3. Колооси – извършват се преглед с измерване, ултразвукова дефектоскопия, а при необходимост, колоосите се репрофилират.;

4. Кнорови ръкави – извършва се визуален преглед на състоянието на кноровите ръкави, за установяване на протривания, разкъсвания, пукнатини и дефекти по муфата и стягащата скоба и при необходимост ръкавите и дефектните елементи се заменят с нови. Кнорови ръкави със срок на експлоатация по-голям от 8 години се заменят с нови, съгласно Инструкция за извършване на основен преглед и изпитване на съединителни спирачни ръкави в поделенията на НК „ЖИ“. Срока на експлоатация се определя от маркировката на гумения детайл.;
5. Въздушни резервоари – извършва се основен преглед на резервоарите, съгласно Правилник за изработване и контрол на резервоарите за налягане по-голямо от атмосферното, използвани при жп возила – локомотиви, вагони, мотриси, влекачи и др.;
6. За всички извършени операции се издават протоколи.“

§ 3. В чл. 21 се създава нова алинея 3 със следния текст:

„(3) Членовете на комисията извършват проверка на техническата документация и протоколите, технически преглед на РСМ, преглед на колооси, проба на работата на автоматичната и ръчна спирачки.“;

§ 4. В чл. 21 се създава нова алинея 4 със следния текст:

„(4) Председателят на комисията съставя протокол за работата на комисията, в който се отразяват всички пропуски и неизправности, които следва да бъдат отстранени и предлага на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ проект за решение.“;

§ 5. В чл. 21 се създава нова алинея 5 със следния текст:

„(5) Протоколите от удължаването на междуремонтния срок се съхраняват в досието за поддръжка на РСМ.“;

§ 6. Създава се нов чл. 21 А със следния текст:

„Чл. 21А (1) В случаи на забавяне на процедурата за извършване на поредния планов ремонт (среден или капитален) и при добро техническо състояние на РСМ, междуремонтния срок за СР и КР, може да бъде удължаван повторно, но не повече от 24 месеца от последната ревизията за СР и КР. За целта след предложение от ръководителите на регионалните поделения, стопанисващи машините и извършен извънреден „Технически преглед 3“ (ТП 3), Генералният директор на ДП „НКЖИ“ назначава комисия, която определя този срок.

(2) Членовете на комисията извършват технически преглед на РСМ, преглед с измерване на колоосите, функционална проба на автоматичната, директна и ръчна спирачки, преглед на акумулатори, светлини, работни органи и др.

(3) Съставят се протокол за измерването на колоосите и протокол за функционална проба на спирачната система. Протоколите са съгласно Приложение 2 на Инструкция за преглед и измерване на контролируемите размери на колоосите на релсовите самоходни специализирани машини за поддръжка и ремонт на железния път и контактната мрежа, Приложение 16 или 17 и Приложение 18 на Инструкция за технически изисквания, експлоатация и поддръжка на релсовите самоходни специализирани машини.“

(4) Председателят на комисията съставя протокол за техническото състояние на РСМ със заключение за експлоатационната годност на машината и представя проекторешение за удължаване срока за СР или КР пред Генералния директор на ДП „НКЖИ“;

(5) Протоколите от повторното удължаване на междуремонтния срок се съхраняват в досието за поддръжка на РСМ.“

В изпълнение на горното,

НАРЕЖДАМ:

1. Измененията на „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност влизат в сила от 01.12.2014 год.;
2. Директорите на поделения на централно и регионално ниво да запознаят всички заинтересованите работници и служители с измененията;
3. Контрол по изпълнение на заповедта възлагам на Главния ревизор по безопасността в ДП „НКЖИ“.

Милчо Ламбрев

Генерален Директор ДП „НКЖИ“



ЗА П О В Е Д

№ 2309 / 30.12.14 год.

На основание чл. 20, ал. 1, т. 7 от Закона за железопътния транспорт, чл. 23, ал. 1, т. 15 от Правилник за устройството и дейността на държавно предприятие "Национална компания "Железопътна инфраструктура" и във връзка с решения на Експертен съвет по подвижен железопътен състав на ДП „НКЖИ“ взети на редовно заседание от 10.12.2014 год. с Протокол № 11,

О Д О Б Р Я В А М:

Предложения, Проект за изменение и допълнение на „Инструкция за ремонт на вагони, релсовите самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност“, както следва:

- § 1. Чл. 25 отпада.
- § 2. Чл. 21А става чл. 22.
- § 3. Стария чл. 22 става чл. 23.
- § 4. Стария чл. 23 става чл. 24
- § 5. Стария чл. 24 става чл.25.

Във изпълнение на горното:

НА РЕ Ж Д А М:

1. Измененията на „Инструкция за ремонт на вагони, релсови самоходни специализирани машини и съоръжения с повишена опасност“ влизат в сила от 01.01.2015 год.
2. Директорите на подразделения на централно и регионално ниво да запознаят всички заинтересовани работници и служители с измененията.
3. Контрол по изпълнението на заповедта възлагам на Главния ревизор по безопасността в ДП „НКЖИ“.

Милчо Ламбрев
Генерален Директор ДП „НКЖИ“

