

Приложение № 1 към чл. 7

**РЕГУЛИРАНЕ НА СПИРАЧНО-ЛОСТОВАТА СИСТЕМА НА ТОВАРНИТЕ ВАГОНИ
ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм ВЛИЗАЩИ ПРЕЗ ГАРА ВАРНА ФЕРИБОТНА**

1. Регулирането на лостовата спирачна система на товарните вагони за междурелсие 1520 мм, се извършва в гара Варна фериботна след монтирането на коша върху талигите за междурелсие 1435 мм, с които ще продължат движението си.

При хладилните секции се съблюдава следното правило:

- под товарните (прицепните) хладилни вагони за междурелсие 1520 мм, се поставят талиги БТ-6Х;

- под тежката (моторната) част на вагона-майка се поставя тежка талига БТ-6Т, а под леката ѝ част - талига БТ-6Л.

2. Свързването и регулирането на лостовата спирачна система се извършва в следната технологична последователност:

2.1. При хладилните вагони към входните балансери на талигите се прикачват съответните тяги с подходящи дължини - тази операция при другите видове товарни вагони не се прилага.

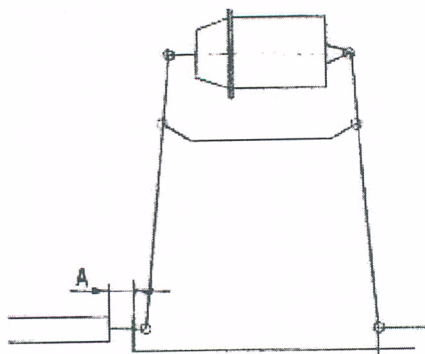
2.2. Свързва се тягата, включваща регулатора на лостовата система (РЛС) с входящия вертикален балансер на лостовата система на съответната талига, респективно към междинната тяга при хладилните вагони, след което РЛС се развива ръчно докато разстоянието между контролната черта върху вретеното и края на защитната тръба на същото достигне следните размери:

Износване на калодките	Всички типове товарни вагони	Само хладилни вагони
	мм	мм
нови калодки	560 - 570	450 - 600
износени не повече от 50%	340 - 350	
дебели под 20 мм	100	200

Оценката за износването на калодките да се прави средно за вагон, като на междинните износвания на калодки съответстват междинни стойности за резерва на РЛС.

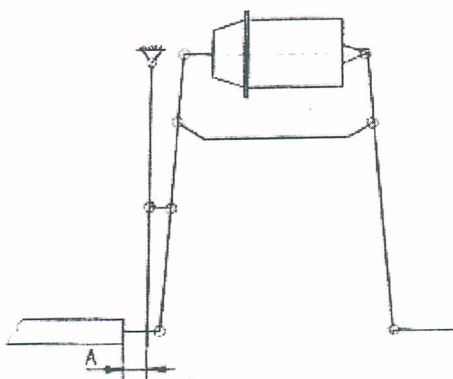
2.3. Издърпва се и се прикачва срещуположната тяга (без РЛС) към входящия вертикален балансер на лостовата система на втората талига, след което се разкачва връзката ѝ с хоризонталния балансер на вагона. Двете тяги се издърпват ръчно към средата на вагона до опиране на калодките в бандажите. Това издърпване се извършва до като отворът на хоризонталния балансер съвпадне с най-близкия регулировъчен отвор на тягата без РЛС, ако има такъв. Тягата, чрез съответните болтове, се свързва с хоризонталните балансери.

Схема на лостовия привод и мярката „А”



фиг. 1

Схема на балансерния привод и мярката „А”



фиг. 2

2.4. Винтът (вретеното) на РЛС да се навие ръчно с помощта на подходящ инструмент до плътно прилягане на калодките в колоосите, след което да се развие един до три оборота до получаване хлабина между калодките и бандажите от 5 до 8 мм.

2.5. Проверката на качеството на извършената регулировка на лостовата система на вагоните се осъществява по големината на хода на буталото на спирачния им цилиндър.

2.6. Ако въпреки извършената регулировка на лостовата спирачна система буталния ход надвишава предписаните норми, се пристъпва към регулиране на мярката „А” на РЛС. Препоръчва се тя да бъде в следните граници:

Действие на РЛС	Вид на привода на РЛС	Вид калодки	Мярка „А” в мм
двустранно	Лостов	чугунени	25 - 35
		композиционни	25 - 35
	балансиран	чугунени	70 - 112
		композиционни	70 - 112
едностранно	Лостов	чугунени	120 - 180
		композиционни	170 - 230
	балансиран	чугунени	50 - 60
		композиционни	40 - 50

2.7. След регулирането на мярката „А” се извършва проверка на изправността на РЛС. За тази цел винта на РЛС с двустранно действие се навива и развива ръчно, а този на РЛС с едностранно действие само се развива, след което с кран-машиниста се извършват няколкократно последователни пълни задържания и разхлабвания. При това изправният РЛС с двустранно и този с едностранно действие - да навиват и развиват винта с 8-10 мм при едно задържане.

2.8. След извършването на операциите, описани в т. 2.6 се повтарят регулировките, описани в подточки 2.2 и 2.3. Ако предписаните бутални ходове пак не се постигнат или се окаже, че РЛС е неизправен, спирачната система се изолира или РЛС се заменя с нов.

Приложение № 2 към чл. 7

РЕГУЛИРАНЕ ЛУФТА НА ПЛЪЗГАЛКИТЕ НА ВАГОНИТЕ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм

1. Допуска се луфт между плъзгалките от едната страна на талигата не по-малък от 2 мм и сумарен луфт на плъзгалките от двете страни на талигата - не по-голям от 20 мм.
2. Проверка и при нужда регулиране на луфта между плъзгалките задължително се извършва на всички вагони, съоръжени с автосцепки СА-3 при влизането им в граничните гари. Това става на специално определени за целта коловози, съответстващи на техническите норми за поддържане на железния път, като за бетонираните коловози отклоненията в надлъжното и напречното ниво следва да са ± 1 мм.
3. Криковете, използвани за смяна на талигите на вагоните, може да се използват за регулиране луфта на плъзгалките. Едновременното повдигане на коша на вагона при съответната плъзгалка, на която ще се извършва регулировка на луфта, може да се осъществи с помощта на малобааритни хидравлични крикове. Необходимо е разкачване на вагона от другите вагони без да се изважда същия от състава на влака. Под и върху крикчето задължително се поставя здраво дървено трупче или шпертплат за подобряване сцеплението.
4. При едновременно повдигане на вагони с централно-болтови греди, наклонени от долната си страна нагоре на 4° и имащи овален отвор с широчина 145-150 мм се използват клиновидни подложки. Поставянето на подковообразна шина на клиновидната подложка в овалния отвор на централно-болтовата греда осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата и.
5. При едностранно повдигане на вагони с централно-болтови греди, наклонени от долната си страна нагоре на 8° и имащи кръгъл отвор с диаметър 145 - 150 мм се използват клиновидни подложки. Поставянето на извитата като полуокръжност шина на клиновидната подложка в кръглия отвор на централно-болтовата греда на коша осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата ѝ.
6. Цистерните имат пояси за укрепване на балона, като главите на болтовете за натягането им са под централно-болтовите греди на коша (балона) на цистерната. При едностранно повдигане подложката се поставя под централно-болтовата греда така, че в нея да влязат главите на болтовете. По такъв начин се осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата ѝ.
7. Използването на осигурителна подпора е задължително от гледна точка на техниката за безопасност на труда. След повдигане на вагона с хидравлично крикче на необходимата височина, успоредно с него се поставя съответстваща по височина опора. Крикът се разтоварва малко, така че товара да се понася едновременно от опората и крика.
8. За регулиране луфта между плъзгалките вагонът се установява в покой на определения за целта коловоз, като се взимат всички мерки за безопасна работа, а коловозът се сигнализира.
9. Попълват се графи 1, 2 и 3 на таблицата, която се води за всеки вагон и е дадена на фиг. 3. С дебеломер се измерва наличният луфт, като данните се нанасят в съответните графи на таблицата.
10. На вагони, съоръжени с талиги МТ-50 коша или съответната плъзгалка се повдига толкова, че разстоянието между горната част на плъзгалката и съответната и долна част на талигата да стане най-малко 140 мм, при което е възможно изваждането на плъзгалката и поставяне или изваждане на подложки според необходимостта. След поставянето на плъзгалката на мястото и, кошът на вагона се спуска. Въз основа на измерения наличен луфт между плъзгалките се определя с колко трябва да бъде изменен същия, за да отговаря на изискванията.
11. При повдигане на вагон с талига ЦНИИ-ХЗ-0 за регулиране на луфта се свалят осигурителните болтове на плъзгалките. Кошът на вагона или съответната плъзгалка се

повдига на височина най-малко 100 мм, при което е възможно изваждането на плъзгалката и поставяне или изваждане на подложки според необходимостта.

12. Извършва се ново измерване на луфта между плъзгалките и резултатите се нанасят в съответните графи на таблицата. Ако измереният луфт отговаря на изискванията, регулировката се смята за приключена и вагонът се допуска в движение по железните пътища на Р България. В противен случай, регулировката се повтаря.

13. След приключване регулировката контролният орган, отговарящ за това се подписва в графа 17 на таблицата. При приемане на готовите за експлоатация вагони от инспектор-приемчик и предаване с ВП-10 не е задължително изпълнението на точки от 9 до 12. Луфтът между плъзгалките трябва да е отразен във ВП-10.

ТАБЛИЦА
за големината на измерения и регулиран луфт между плъзгалките на вагоните за
междурелсие 1520 мм, при пристигането им в гранична гара

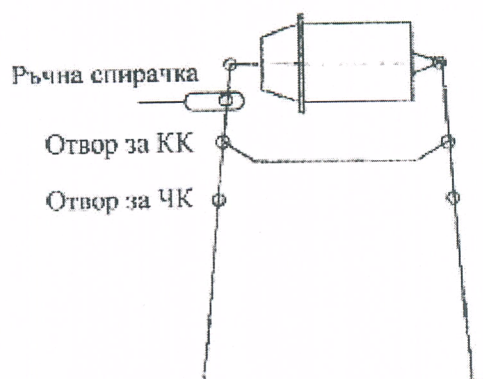
ВТОРА ТАЛИГА	3 плъзгалка		ПЪРВА ТАЛИГА	1 плъзгалка
	4 плъзгалка			2 плъзгалка

Парк 1520 мм

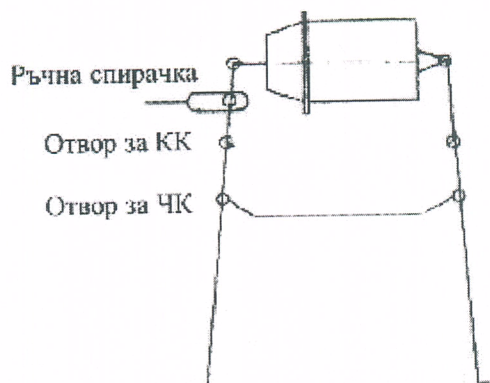
Парк 1435 мм

Приложение № 3 към чл. 62

Схеми на разположение на отворите на хоризонталните балансери за регулиране на лостовата спирачна система в зависимост от типа на калодките



фиг. 1. Вагон с композиционни калодки (КК)



фиг. 2. Вагон с чугунени калодки (ЧК)

УЧАСТЪЦИ

**за движение на вагони за междурелсие 1520 мм със
„Статичен габарит на подвижния състав 0-ВМ (01-Т)”**

№	по жп линия №	от гара до гара включително
1	2	3
1	1	Димитровград ЖС-София-Пловдив-Крумово-Свиленград
2	2	София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Варна
3	3	Илиянци-Карлово-Карнобат-Синдел разпределителна-Варна фериботна
4	4	Русе граница-Горна Оряховица-Царева ливада-Плачковци и Дъбово-Стара Загора-Димитровград-Подкова ВНИМАНИЕ! Не могат да се движат в участъка между гарите Плачковци-Дъбово!
5	5	София-Владая-Перник-Радомир-Кулата
6	6	София-Волуяк-Разменна-Перник разпределителна-Радомир-Земен
7	7	Мездра (Мездра юг)-Бойчиновци-Брусарци-Видин
8	8	Пловдив-Стара Загора-Карнобат-Бургас
9	9	Русе-Самуил-Каспичан
10	ман. район	Калотина-Станянци
11	ман. район	Алдомировци-Бели брег
12	13	София-Волуяк-Банкя
13	ман. район	Вакарел-Чукурово
14	18	Стамболийски-Пещера
15	19	Крумово-Асеновград
16	ман. район	Червен бряг-Златна Панега
17	23	Ясен-Черквица
18	24	Троян-Левски-Свищов и Ореш-Белене
19	26	Шумен-Комунари
20	ман. район	Каспичан-Нови пазар
21	28	Варна фериботна-Разделна-Повеляново-Кардам
22	31	Световрачене-Курило
23	32	РП Мусачево-Яна-Обединена (маневрен район)
24	33	Казичене-РП Мусачево-Столник
25	ман. район	Горна Оряховица-Лясковец
26	42	Царева ливада-Габрово
27	51	Дупница-Бобов дол
28	52	Генерал Тодоров-Петрич
29	61	Разменна-Батановци
30	71	Бойчиновци-Берковица
31	72	Брусарци-Лом
32	ман. район	Видин-Кошава
33	81	Филипово-Панагюрище
34	82	Филипово-Долна махала-Карлово
35	83	Нова Загора-Симеоновград
36	ман. район	Ямбол-Елхово
37	86	Владимир Павлов-Сарафово
38	91	Самуил-Силистра

Приложение № 5 към чл. 11

УЧАСТЪЦИ

**за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм със
„Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)" и
„Статичен габарит на натоварването 1-ВМ (0-Т)"**

Покритите товарни и открити (с товар в тях) вагони за междурелсие 1520 мм със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)" и „Статичен габарит на натоварването 1-ВМ (0-Т)" могат да се движат:

I. В участъците, определени за вагони и товари за „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 0-ВМ (01-Т)" при следните допълнителни условия и ограничения:

№	жп линия	от гара до гара включително
1	2	3
1	1	Димитровград(ЖС)-София-Пловдив-Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Костенец-Белово по път № 1, мост км 84 ⁺⁴⁰⁰ и мост км 84 ⁺⁷⁹⁰ ; б) да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км 155 ⁺⁸⁷⁸ в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна).
2	2	София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел разпределителна-Варна а) не могат да се движат в участъка: - между гарите Своге-Реброво по път № 2; - между гарите Бов-Лакатник по път № 2. б) с ограничение на скоростта до 30 км/час между гарите Поликраище-Горна Оряховица, мост на км 292 ⁺⁹²⁰ .
3	3	Илиянци-Карлово-Карнобат-Синдел разпределителна-Варна фериботна С ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка между гарите Чумерна-Гавраилово, тунел № 14 от км 275 ⁺³⁰⁹ до км 275 ⁺⁴⁹⁴ .
4	4	Русе граница-Горна Оряховица-Царева ливада-Плачковци и Дъбово-Стара Загора-Димитровград-Подкова а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Полски Тръмбеш-Петко Каравелово, надлез км 95 ⁺⁴²⁴ ; - между гарите Велико Търново-Дебелец, мост км 139 ⁺⁰⁵⁵ ; - между гарите Мерицлери-Димитровград север, тунел от км 27 ⁺⁷³⁷ до км 27 ⁺⁹⁹⁰ . ВНИМАНИЕ! Не могат да се движат в участъка между гарите Плачковци-Дъбово!
5	5	София-Владая-Перник-Радомир-Кулата а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Бобошево-Кочериново, мост км 103 ⁺⁶⁹⁶ и мост км 110 ⁺²⁷⁵ ; - между гарите Кочериново-Благоевград, мост км 119 ⁺⁵⁷¹ . б) с ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка: - между гарите Благоевград-Симитли, надлез км 137 ⁺⁸⁷⁰ ; - между гарите Генерал Тодоров-Кулата, мост км 207 ⁺⁷⁵⁰ .

1	3	3
6	7	Мездра (Мездра юг)-Бойчиновци-Брусарци-Видин а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Бойчиновци-Мърчево, мост км 57 ⁺⁶²⁹ ; б) с ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка: - между гарите Орещец-Димово, тунел № 1 от км 133 ⁺²⁷⁰ до км 133 ⁺⁴⁵³ и тунел № 2 от км 138 ⁺⁸¹⁶ до км 139 ⁺⁰⁷⁰ ; - между гарите Срацимир-Видбол, мост км 168 ⁺³⁴⁴ .
7	8	Пловдив-Филипово/Тракия-Скуtare-Стара Загора-Карнобат-Бургас Да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез км 155 ⁺⁸⁷⁸ в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна).
8	71	Бойчиновци-Берковица С ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка между гарите Бойчиновци-Монтана, мост км 4 ⁺⁵⁴⁹ .

II. В жп възли:

1. Жп възел София – в границите включващи:
 Волуяк, Курило, Световрачене, Кремиковци, Яна (маневрен район Обединена), Столник, РП Мусачево, Казичене, Искър, Подуяне, София товарна и Захарна фабрика.
2. Жп възел Горна Оряховица – в границите включващи:
 Янтра, Разделен пост Акация, Самоводене, Ресен – с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка между гарите Поликраище-Горна Оряховица, мост на км 292⁺⁹²⁰.
3. Жп възел Пловдив – в границите включващи:
 Пловдив, Филипово, Скуtare, Тракия, Пловдив разпределителна – да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км 155⁺⁸⁷⁸ в гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна.
4. Жп възел Русе – в границите включващи:
 Русе (пост 3), Русе запад, Разделен Пост 12, Русе граница, Русе север, Разделен пост „Дунав” (пост № 1), Русе разпределителна и Русе.

III. Хладилни вагони или хладилни секции за междурелсие 1520 мм, със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)” и преустроени от „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” (при демонтирани кожуси и заглушители) в „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)” от гара Варна фериботна, Русе и Кардам до гарите на получаване и обратно, могат да се превозват, като се спазват условията, предписани в горното приложение с изключение на участъците:

1. По жп линия № 7: Орещец-Димово-Видин.
2. В жп възел София: София-София товарна и София товарна-Подуяне.

УЧАСТЪЦИ

**за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм със
„Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” и
„Статичен габарит на натоварването 1-Т”**

Покритите товарни и открити (с товар в тях) вагони за междурелсие 1520 мм, със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” и „Статичен габарит на натоварването 1-Т” могат да се движат в следните участъци

№	жп линия	от гара до гара включително
1	2	3
1	1	Искър-Казичене-Септември-Стамболийски-Пловдив и Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград при следните условия: а) в междугарието Искър-Казичене движението се осъществява задължително по път № 1; б) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Костенец-Белово по път № 1 през мост км 84 ⁺⁴⁰⁰ и мост км 84 ⁺⁷⁹⁰ ; в) с ограничения: - в участъците Белово-Септември-Пловдив и Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград-Капъкуле – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм; - да преминават през гара Димитровград само по 6-ти коловоз; г) да не преминават: - по 8, 9 и 10 коловози под надлеза на км 233 ⁺⁸⁵⁵ в гара Димитровград; - под бетоновия надлез на км 155 ⁺⁸⁷⁸ в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна);
2	2	Джюлюница-Шумен-Каспичан-Синдел разпределителна-Разделна-Варна.
3	3	Сливен-Зимница-Карнобат-Комунари-Юнак-Синдел разпределителна-Варна фериботна. а) с ограничение: - в участъка Желю войвода-Зимница-Карнобат – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм.
4	4	Русе граница-Русе разпределителна-Русе товарна (маневрен район), Русе разпределителна-Русе север и Димитровград-Хасково а) с ограничение: - да не преминават по 8, 9 и 10 коловози под надлеза на км 233 ⁺⁸⁵⁵ в гара Димитровград;
5	8	Пловдив-Филипово-Скуtare-Стара Загора-Карнобат-Долно Езерово-РП Лозово-Бургас разпределителна (по трета връзка)-Владимир Павлов-Бургас а) с ограничения: - да не преминават под бетоновия надлез на км 155 ⁺⁸⁷⁸ (гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна); - в участъка Михайлово-Бургас – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм.
6	9	Русе разпределителна-Самуил-Каспичан
7	ман. р-н	Вакарел-Чукурово
8	18	Стамболийски-Пещера