

**Об утверждении актов, регулирующих продление срока службы пассажирского подвижного состава**

***Утративший силу***

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2003 года № 136-I. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 21 мая 2003 года № 2292. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 февраля 2011 года № 93

     Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 26.02.2011 № 93 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

     В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 20 ноября 1999 года N 1756 "Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан", а также в целях обеспечения безопасности движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте Республики Казахстан приказываю:

     1. Утвердить прилагаемые:   
     1) Правила продления срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа (приложение 1);   
     2) Технический паспорт пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа формы ВУ-5 (приложение 2);   
     3) форму Акта о проведении работ по продлению срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа (приложение 3);   
     4) Методику проведения обследования технического состояния пассажирского подвижного состава для определения возможности по продлению срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа (приложение 4);   
     5) Карту технического состояния пассажирского подвижного состава (приложение 5).

     2. Департаменту железнодорожного транспорта (Байдаулетову Н.Т.) представить в установленном порядке настоящий приказ:   
     1) в Комитет по стандартизации, метрологии и сертификации Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан для регистрации в реестре государственной системы стандартизации;   
     2) в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

     3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

     4. Приказ вводится в действие со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

*Министр*

Приложение 1           
к приказу Министра        
транспорта и коммуникаций     
Республики Казахстан       
от 18 апреля 2003 года N 136-I

**Правила**   
**продления срока службы пассажирского подвижного состава**   
**и вагонов приравненного к ним типа**

**1. Общие положения**

     1. Правила продления срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа (далее - Правила), определяют порядок продления срока службы пассажирского подвижного состава (далее - ППС) и вагонов приравненного к ним типа (багажных, почтово-багажных, вагонов для перевозки спецконтингента, динамометрических, служебных, тормозоиспытательные, рельсошлифовальных, дефектоскопов, путеизмерительных, турных, восстановительных и пожарных поездов, путеобследовательских и мостообследовательских, дорожных лабораторий пути, вагонов-лавок и специальных) имеющих срок службы превышающий фактический, а также регламентируют порядок подготовки и проведения ремонта с продлением срока службы (далее - КРПС), распространяются на физических и юридических лиц, владеющих в установленном порядке ППС в Республике Казахстан.   
     2. Термины и определения, применяемые в Правилах:   
     1) Акт - документ о проведении работ по продлению срока службы ППС и вагонов приравненного к ним типа, составляемый в двух экземплярах;   
     2) капитальный ремонт ППС:   
     КР-1 - плановый ремонт ППС по восстановлению исправности и ресурса ППС путем замены или ремонта изношенных и поврежденных узлов и деталей, а также их модернизации;   
     КР-2 - плановый ремонт ППС по восстановлению исправности и ресурса ППС с частичным вскрытием кузова до металла с заменой теплоизоляции и электропроводки, а также с заменой (при необходимости) базовых систем, элементов конструкции и модернизации основных узлов;   
     3) назначенный срок службы ППС - календарная продолжительность эксплуатации ППС, при истечении которой эксплуатация ППС должна быть прекращена;   
     4) предельное состояние - состояние ППС, при котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление его работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно;   
     5) продление срока службы - установление нового назначенного срока службы ППС;   
     6) ресурс - суммарная наработка ППС от начала его эксплуатации или возобновления эксплуатации после ремонта, до перехода в предельное состояние;   
     7) срок службы ППС - календарная продолжительность эксплуатации ППС от начала эксплуатации или ее возобновление после ремонта, до перехода в предельное состояние;   
     8) эксплуатация - стадия жизненного цикла ППС, за срок который реализуется, поддерживается и восстанавливается его качество;   
     9) ЛВЧД - региональный филиал по пассажирскому вагонному хозяйству ОАО "Пассажирские перевозки".   
     3. Фактический срок службы ППС и вагонов приравненного к ним типа определяется в соответствии с технической документацией завода изготовителя для конкретного типа ППС.   
     4. В период эксплуатации ППС и в соответствии с системой технического обслуживания и ремонта ППС вагоноремонтными организациями предусмотрено выполнение деповского ремонта (ДР.), капитального ремонта (КР-1, КР-2) и капитально-восстановительного ремонта (КВР).   
     5. На основании заявления балансодержателя с приложением   
технико-экономических расчетов и обоснований о необходимости продления срока службы ППС, решение о продлении срока службы ППС принимается в соответствии с Правилами в зависимости от фактического срока службы, при этом суммарный срок службы с учетом продления на 5 лет, не должен превышать 33 года.   
     По служебным вагонам и вагонам приравненного к ним типа, решение о продлении срока службы принимается в соответствии с Правилами, не зависимо от фактического срока службы.   
     При решении комиссии о проведении ППС капитально-восстановительного ремонта (КВР) продление срока службы к нормативно установленному сроку, производится на срок 16 лет. <\*>   
    Сноска. Пункт 5 в новой редакции - приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 9 декабря 2003 года N 353-I .

**2. Порядок проведения работ по продлению**   
**срока службы ППС**

     6. Для проведения работ по продлению срока службы ППС, начальником территориального органа Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее - Комитет) назначается комиссия по продлению срока службы ППС в составе: работника территориального органа Комитета транспортного контроля, ревизора по безопасности движения, директора ЛВЧД, приемщика вагонов (к которому приписан обследуемый вагон) ОАО "Пассажирские перевозки".   
     7. Результаты осмотра ППС оформляются комиссией с заполнением пункта 1 Акта о проведении работ по продлению срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа (далее - Акт), который направляется в отдел главного технического инспектора (далее - ОГТИ) ОАО "Пассажирские перевозки" или юридическому лицу, имеющему право на выполнение КРПС. <\*>   
     Сноска. В пункт 7 внесены изменения - приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 9 августа 2005 года N 264-I .   
     8. ОГТИ в соответствии с методикой проведения обследования технического состояния ППС для определения возможности продления срока службы ППС и вагонов приравненного к ним типа, заполняет пункт 2 Акта, в котором указывается необходимый вид ремонта для продления срока службы ППС и направляет его в ЛВЧД.   
     9. Вагоноремонтная организация, имеющая право на выполнение КРПС, после устранения выявленных при обследовании неисправностей, заполняет пункт 3 Акта.   
     10. ОГТИ по окончанию КРПС обследует техническое состояние ППС и дает заключение о возможности продления срока службы в пункте 4 Акта, но не более чем на 5 лет.   
     11. На основании заключения о техническом состоянии вагона, комиссией принимается решение о продлении срока службы ППС и вагонов приравненного к ним типа, после чего заполняется пункт 4 Акта, копия Акта направляется в Комитет.   
     12. Один экземпляр Акта выдается владельцу ППС, как основание на право его дальнейшей эксплуатации, второй экземпляр направляется в ОАО "Пассажирские перевозки", копия Акта хранится в территориальном органе Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.   
     13. На основании утвержденного Акта, вагоноремонтной организацией на торцевой стенке ППС наносится специальный трафарет:   
     "КРПС   
     АВЗ   
     число, месяц, год (завершения КРПС) - число, месяц, год (продленный срок службы ППС)".

**3. Порядок заполнения технического паспорта ППС и**   
**вагонов приравненного к ним типа при определении**   
**продления срока службы подвижного состава**

     14. По окончании производства КРПС ППС, собственником ППС в паспорте ППС должны быть произведены следующие записи:   
     1) наименование вагоноремонтной организации, проводившей капитальный ремонт по продлению срока службы ППС и вагонов приравненного к ним типа;   
     2) перечень узлов ППС, которым проводилась модернизация;   
     3) продленный срок службы ППС;   
     4) дата производства капитального ремонта с продлением срока службы ППС;   
     5) отметку о приемке владельцем ППС, после производства капитального ремонта с продлением срока службы ППС и вагонов приравненного к ним типа.

Приложение 2           
к приказу Министра        
транспорта и коммуникаций     
Республики Казахстан       
от 18 апреля 2003 года N 136-I

**Технический паспорт**   
**пассажирского подвижного состава и вагонов**   
**приравненного к ним типа Формы ВУ-5**

                     Вагон N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
           отметка о нахождении вагона при переписи

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
19\_\_г.| 19\_\_г.| 20\_\_г.| 20\_\_г. | 20\_\_г.| 20\_\_г.| 20\_\_г.| 20\_\_г. |   
\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_|

Инициалы депо приписки:\_\_\_\_\_\_\_\_    Время постройки: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Место приписки (ЛВЧД):\_\_\_\_\_\_\_\_\_    Место постройки: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Тип и |Чис-|Та-|Дли-|Нали-|Нали-|Ку-|Створные |База |Тип|Нали-|Тип   
назна-|ло  |ра,|на  |чие  |чие  |зов|  углы   |ва-  |те-|чие  |тор-   
чение |осей|тн |рамы|хреб-|авто-|ва-|---------|гона |ле-|роли-|моза   
вагона|    |   |(в  |товых|сцеп-|го-|По  |По  |в    |жки|ковых|   
     |    |   |мм) |балок|ки   |на |диа-|од- |(мм.)|   |под- |   
     |    |   |    |     |     |   |го- |ной |     |   |шип- |   
     |    |   |    |     |     |   |нали|сто-|     |   |ников|   
     |    |   |    |     |     |   |    |роне|     |   |     |   
-------------------------------------------------------------------   
 1   |  2 | 3 | 4  |  5  |  6  | 7 |  8 |  9 |  10 | 11|  12 | 13   
-------------------------------------------------------------------

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Число мест для|Наличие|Система|Буферный или|  Суфле  |Дополнитель-   
  пассажиров |радио- |отопле-|без буферный|резиновое|ные данные о   
--------------|обору- |ния    |            |         |вагонах   
спаль-| Для   |дования|       |            |         |   
ных   |сиденья|       |       |            |         |   
-------------------------------------------------------------------   
 14  |   15  |   16  |   17  |     18     |    19   |      20   
-------------------------------------------------------------------

                Сведения о колесных парах

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Вид   |Время |Наиме-|N   |Тип|Диа- |N   |Тип|Диа- |N   |Тип|Диаметр   
произ-|произ-|нова- |пер-|оси|метр |вто-|оси|метр |тре-|оси|ролико-   
водст-|водст-|ние   |вой |   |роли-|рой |   |роли-|тий |   |вого   
венных|венных|заво- |оси |   |ково-|оси |   |ково-|оси |   |подшип-   
работ |работ |да,   |    |   |го   |    |   |го   |    |   |ника   
     |      |вагон-|    |   |под- |    |   |под- |    |   |   
     |      |ного  |    |   |шип- |    |   |шип- |    |   |   
     |      |депо  |    |   |ника |    |   |ника |    |   |   
-------------------------------------------------------------------   
 21  |  22  |  23  | 24 | 25| 26  | 27 | 28|  29 | 30 | 31|  32   
-------------------------------------------------------------------   
     |      |Транспортировочные колесные пары    |    |   |   
-------------------------------------------------------------------

     Продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
N четвертой|Тип оси|Диаметр роликового|   
оси        |       |    подшипника    |   
--------------------------------------|   
    33    |   34  |        35        |   
--------------------------------------

               Сведения об электрооборудовании

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Наличие  |Тип акку-| Тип   |Нали-|Наличие |Нали-|Наличие|Наличие   
электро- |мулятор- |привода|чие  |электро-|чие  |устано-|хвостовых   
станции  |ных бата-|(кар-  |холо-|кипя-   |люми-|вок    |несъемных   
или      |рей      |данный |диль-|тильника|нес- |конди- |хвостовых   
автоном- |         |или    |ных  |        |цент-|циони- |сигнальных   
ного     |         |ремен- |уста-|        |ного |рования|фонарей   
электро- |         |ный)   |новок|        |осве-|воздуха|   
освещения|         |       |     |        |щения|       |   
-------------------------------------------------------------------   
  36    |   37    |   38  |  39 |   40   |  41 |   42  |    43   
-------------------------------------------------------------------

                     Сведения о водоснабжении

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Тип регулятора|Тормозные| Наличие |Тип обогревателя|   Наличие   
выхода штока  |колодки  |горячего |    наливных    |сигнализатора   
             |из серого|водо-    |    патрубков   | налива воды   
             |чугуна   |снабжения|                |   
-------------------------------------------------------------------   
     44      |   45    |   46    |       47       |      48   
-------------------------------------------------------------------

     Примечание: составляется в 2 экземплярах вагоностроительным заводом при постройке и ремонтным заводом при заводском ремонте пассажирского подвижного состава и вагонов, приравненного к ним типа один из которых хранится в ЛВЧД приписки, а второй в ОАО "Пассажирские перевозки".

Начальник\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_(подпись)

ОТК организации изготовителя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (подпись)

Первоначальная   
стоимость вагона   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_                           Заводской   
                                        инспектор-приемщик   
                                         \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_(подпись)

                                                    М.П.

Приложение 3           
к приказу Министра        
транспорта и коммуникаций     
Республики Казахстан        
от 18 апреля 2003 года N 136-I <\*>

     Сноска. В приложение внесены изменения - приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 9 августа 2005 года N 264-I .

**Акт**   
**о проведении работ по продлению срока**   
**службы пассажирского подвижного состава и вагонов приравненного к ним типа**   
**N\_\_\_\_\_\_\_**

**Пункт 1.**

     Комиссия в составе:   
     Работника территориального органа Комитета транспортного контроля   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
Ревизора по безопасности движения ОАО "Пассажирские перевозки"   
или руководителя (мастера, бригадира) цеха по ремонту вагонов   
    юридического лица, имеющему право на выполнение КРПС   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
     директора регионального филиала по пассажирскому вагонному   
хозяйству ОАО "Пассажирские перевозки" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
     приемщика вагонов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
     произвела осмотр вагона N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, типа\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
построенного \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, на тележках \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
           (год постройки)              (тип тележки)   
тип тормоза \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

последний ремонт: капитальный КР-1\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, КР-2\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
деповской (ДР)\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
                             (дата)           (дата)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

приписанного\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
и предъявляет его для проведения работ по продлению срока службы.

                       Работник территориального органа Комитета   
                       транспортного контроля   
                       \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                       Ревизор по безопасности движения   
                       ОАО "Пассажирские перевозки"   
                       или руководитель (мастер, бригадир)   
                       цеха по ремонту вагонов юридического лица,   
                       имеющему право на выполнение КРПС   
                       \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                       Директор регионального филиала по   
                       пассажирскому вагонному хозяйству   
                       ОАО "Пассажирские перевозки"   
                       или руководитель организации,   
                       на балансе которого находится   
                       подвижной состав   
                       \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                       Приемщик вагонов   
                       \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

"\_\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_года.   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_                  Ф.И.О.

        М.П.   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                                    (подпись)

**Пункт 2.**   
     ОГТИ провел обследование технического состояния вагона N\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Установлены следующие неисправности:

-------------------------------------------------------------------   
**Наименование узлов и частей вагона           Наименование**   
**неисправностей**

Кузов       Крыша...........................   ..................   
           Боковые и торцевые стены........   ..................   
           Пол.............................   ..................

Рама        Хребтовая балка.................   ..................   
           Боковые продольные балки........   ..................   
           Концевые........................   ..................   
           Шкворневые......................   ..................   
           Поперечные......................   ..................

Ударно-     Буферные комплекты..............   ..................   
тяговое     Автосцепное устройство..........   ..................   
оборудова-  ................................   ..................   
ние         ................................   ..................   
Тележки     Рама............................   ..................   
           Надрессорный брус...............   ..................   
           Рессорное подвешивание..........   ..................

Тормозное   Воздухопровод...................   ..................   
оборудо-    Крепление торм.цилиндра.........   ..................   
вание       Крепление зап.резервуара........   ..................   
           Концевой кран...................   ..................

Электро-    Подвеска генератора.............   ..................   
оборудо-    Электропроводка.................   ..................   
вание   
-------------------------------------------------------------------

     По результатам обследования вагону N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
продлевается срок службы до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,   
     необходимо проведение работ в объеме   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                        (вид ремонта)

     Начальник ОГТИ   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
           (предприятие железнодорожного транспорта)   
     М.П.   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                Ф.И.О.

     Гл.спец. ОГТИ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                    (должность)

                           \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                           Ф.И.О.

**Пункт 3.**

     На основании результатов обследования технического состояния   
вагона N\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
            (название вагоноремонтного завода, дата)

проведен \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ при котором   
                       (вид ремонта)

устранены выявленные при обследовании неисправности.   
     Руководитель вагоноремонтной организации \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
            (наименование вагоноремонтного завода)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                            Ф.И.О.

     N\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_                        
продленный срок службы до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                   (дата)

     М.П.

     Начальник ОТК   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                          Ф.И.О.

     Приемщик вагонов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                        Ф.И.О.

**Пункт 4.**

     На основании заключения комиссии о техническом состоянии, после проведенного \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ремонта   
                               (вид ремонта)   
вагону N\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ вагоноремонтной организацией устанавливается новый назначенный срок службы до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
      (дата)

     Работник территориального органа   
     Комитета транспортного контроля   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                  (подпись)              Ф.И.О.

                      М.П.

     Начальник ОГТИ   
     \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ /\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                                  (подпись)              Ф.И.О.

     Примечание: Акт составляется в 2-х экземплярах

Приложение 4            
к приказу Министра         
транспорта и коммуникаций     
Республики Казахстан        
от 18 апреля 2003 года N 136-I

**Методика**   
**проведения обследования технического состояния пассажирского**   
**подвижного состава для определения возможности по продлению**   
**срока службы пассажирского подвижного состава и вагонов**   
**приравненного к ним типа**

     1. К обследованию технического состояния пассажирского подвижного состава (далее - ППС) с целью продления срока службы предъявляются все вагоны пассажирского типа, в том числе: почтовые, багажные, почтово-багажные, вагоны для спецконтингента, служебные, тормозоизмерительные, врачебно-санитарные, вагоны-клубы, динамометрические, рельсошлифовальные, дефектоскопы, путеизмерители, вагоны турные, восстановительных и пожарных поездов, путеобследовательские и мостообследовательские, лаборатории службы пути, вагоны-лавки.   
     2. Обследование технического состояния ППС производится с целью выявления характерных повреждений, степени коррозии несущих деталей и узлов в эксплуатации, которые далее используются в качестве исходных данных для определения возможности дальнейшей их эксплуатации, необходимости и степени ремонта или списания.   
     3. Решение о возможности продления срока службы принимается на основе анализа состояния основных несущих элементов ППС: хребтовой балки и боковой обвязки рамы, буферных и шкворневых балок, элементов каркаса и обшивки кузова.   
     4. Состояние основных узлов и систем ППС (электрооборудование, вентиляция, отопление, водоснабжение, автотормозное и автосцепное оборудование, ходовые части) должно соответствовать действующим нормативным актам.   
     5. Неисправности ППС устраняются в установленном порядке в соответствии с руководствами по эксплуатации, деповскому и капитальным ремонтам ППС.   
     6. При проведении обследований в качестве критериев отказа или предельного состояния принимается такое техническое состояние несущих элементов ППС, при котором запрещается постановка и следование их в составах пассажирских поездов.   
     7. Неработоспособное состояние ППС характеризуется наличием неисправностей, угрожающих безопасности движения, создающих угрозу для здоровья пассажиров и обслуживающего персонала, не обеспечивающих сохранность перевозимого багажа и грузобагажа, нарушающих габаритные очертания ППС.   
     8. Виды повреждений или отказов, которые подлежат выявлению при обследовании технического состояния основных несущих элементов ППС, приведены в таблице 1:

                                                       Таблица 1   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
 Наименование   | Наименование элемента |  Характеристика отказа   
      узла      |                       |или предельного состояния   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
   
1. Рама кузова    1. Хребтовая балка      Трещина не допускается   
                                         Прогиб > 25 мм   
                                         Коррозия > 15%

                 2. Шкворневая балка     Трещина не допускается   
                                         Прогиб > 15 мм   
                                         Коррозия > 15%

                 3. Узел сочленения      Трещина не допускается   
                    хребтовой и   
                    шкворневой балок

                 4. Концевая балка       Трещина > 200 мм   
                                         Коррозия > 30%

                 5. Боковая балка        Трещина > 100 мм   
                                         Коррозия > 30%   
                                         Прогиб > 25 мм

                 6. Промежуточная балка  Трещина > 100 мм   
                                         Коррозия > 30%   
                                         Прогиб > 15 мм   
-------------------------------------------------------------------   
2. Боковая стена  1. Элементы каркаса     Трещина, выходящая на   
                                         лист обшивы   
                                         Коррозия > 30%

                 2. Обшива               Коррозия > 30%   
-------------------------------------------------------------------   
3. Крышка         1. Элементы каркаса     Трещина, выходящая на   
                                         лист обшивы   
                                         Коррозия > 30%

                 2. Обшива               Коррозия > 30%   
-------------------------------------------------------------------   
4. Тележка        1. Надрессорная балка   Трещина > 100 мм   
(только для                               Коррозия > 30%   
тележек                                   Прогиб > 10 мм   
пассажирского   
типа)             2. Балки рамы           Трещина не допускаются   
                                         Коррозия > 30%   
                                         Прогиб > 10 мм   
-------------------------------------------------------------------

     9. Не допускаются к продлению срока службы единицы ППС, хребтовая балка и балки, рамы тележек которых имеют хотя бы одну ремонтную накладку.   
     10. Трещины, изломы, изгибы, вмятины, зазоры обнаруживаются визуально с последующим обмером. Ослабление крепления - простукиванием молотка, коррозия - путем обмера толщины элементов.   
     11. Величина коррозионного износа несущих конструкций ППС определяется с учетом того, что:   
     1) результатом воздействия окружающей среды на металлоконструкцию ППС является разрушение защитных покрытий, уменьшение вследствие коррозии толщины несущих элементов, что в свою очередь ухудшает их прочностные характеристики;   
     2) в местах сквозных коррозионных повреждений нарушается прочность теплоизоляционных материалов, образуются "тепловые мостики", приводящие к излишним теплопотерям;   
     3) в ППС наиболее подверженными коррозии являются элементы конструкции, непосредственно влияющие на несущую способность кузова: боковые продольные балки рамы; настил пола в зоне туалетных, служебных и котельных помещений и в тамбурах; подоконный пояс боковой стены;   
     4) кроме указанных элементов при техническом обследовании ППС производится контроль толщины полок и стенок хребтовой балки;   
     5) в местах измерений поверхность кузова ППС зачищается до металлического блеска для возможности использования ультразвуковых толщиномеров;   
     6) для определения возможности продления срока службы ППС следует определить фактическую скорость коррозии:

                      Sном - Sф   
            V кор = -------------- , мм/год   
                          T

     где: Sном - номинальная толщина элемента, мм, определяется по результатам замеров элемента в местах, непораженных коррозией, либо по альбомным размерам, при этом альбомные размеры в запас прочности берутся с плюсовым допуском;   
     Sф - фактическая толщина элемента конструкции ППС по результатам измерений, мм;   
     Т - срок службы ППС к моменту производства замеров, лет.   
     7) остаточный срок службы определяется по формуле:

                      Sф - Smin   
               Т = ----------------   
                        Vкор

     где: Smin - минимально допустимая толщина элемента по условиям прочности и устойчивости, принимается по таблице 2.

                                                       Таблица 2   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
N  |       Элементы конструкции           | Толщина элемента (мм)   
п/п|                                      |------------------------   
  |                                      |Номинальная| Минимально   
  |                                      |           | допустимая   
-------------------------------------------------------------------   
                    |                    |      +0,4 7,0   
1   Хребтовая балка, |Вертикальные стенки |  9,5               
                    |                    |      -0,9   
   консольная часть |--------------------|------------------------   
                    |     Полки          |  13,5          10,0   
                    |                    |      -0,8   
-------------------------------------------------------------------   
                    |                    |      +0,3 4,5   
2   Хребтовая балка, |Вертикальные стенки |  6,5               
                    |                    |      -0,7   
   средняя часть    |--------------------|------------------------   
                    |     Полки          |  11             8,0   
                    |                    |      -0,7   
-------------------------------------------------------------------   
                    |                    |      +0,5 4,5   
3   Боковая обвязка  |Вертикальные стенки |  6,5              
   рамы             |                    |      -1,0   
                    |------------------- |------------------------   
                    |                    |      -0,5 4,5   
                    |     Полки          |  6,5               
                    |                    |      -1,0   
-------------------------------------------------------------------   
                    |                    |      +0,3 7,5   
4   Шкворневая       |Верхний и нижний    |  10                
                    |лист                |      -0,5   
                    |--------------------|------------------------   
                    |                    |      -0,3 7,5   
                    |     Полки          |  10                
                    |                    |      -0,5   
-------------------------------------------------------------------   
                    |                    |      +0,4 7,0   
5   Буферная балка   |Вертикальные стенки |  9,5               
                    |                    |      -0,9   
                    |--------------------|------------------------   
                    |     Полки          |  13,5          10,5   
                    |                    |      -0,8   
-------------------------------------------------------------------   
6               Листы пола                |  2+/-0,1        1,5   
-------------------------------------------------------------------   
7   Листы нижнего пояса боковой стены     |  2,5+/-0,1      2,0   
-------------------------------------------------------------------

     8) при отсутствии достоверных данных о номинальных размерах обследуемых элементов конструкции ППС для определения остаточного срока службы следует руководствоваться данными таблицы 3:

                                                       Таблица 3   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
             Элементы конструкции            | Скорость коррозии,   
                                             |       мм/год   
-------------------------------------------------------------------   
Пол и подоконный пояс боковой стены:   
- середина вагона (между шкворневыми балками)          0,1   
- консоль                                              0,2   
- зона туалетов                                        0,3

Продольные боковые балки рамы вагона   
- середина вагона                                      0,15   
- консоль                                              0,25   
- зона туалетов                                        0,3   
-------------------------------------------------------------------

             Элементы конструкции            | Скорость коррозии,   
                                             |       мм/год   
-------------------------------------------------------------------   
Хребтовая балка                                        0,1   
Торцовые стены и буферная балка                        0,15   
Продольные и поперечные балки рамы тележки             0,1   
Надрессорная балка                                     0,1   
-------------------------------------------------------------------

     12. При загрязнении осматриваемых элементов места предполагаемых неисправностей зачищаются с помощью скребков или шабера.   
     13. При проведении обмеров ППС используются следующие инструменты: линейка измерительная металлическая; рулетка измерительная металлическая; ультразвуковой толщиномер.   
     14. Для оценки состояния электропроводки ППС контролируется сопротивление изоляции внутривагонных и подвагонных электрических цепей с помощью мегометра или цифрового мультиметра с диапазонами измерения не менее 4 МОм.   
     15. Сопротивление изоляции ППС должно быть не менее 2 МОм, которое измеряют при неработающем генераторе и отключенной аккумуляторной батарее.   
     16. Наличие неисправностей или следов ремонта каждого из осматриваемых элементов ППС отмечается в Карте технического состояния (приложение 5).   
     17. Все участники обследования ППС перед проведением работ проходят инструктаж по технике безопасности и охране труда с соответствующей регистрацией в установленной учетной документации.   
     18. ППС, подлежащий обследованию, ограждается запрещающими сигналами, а работы по обследованию производятся не менее чем двумя работниками, один из которых находится в зоне, обеспечивающей достаточный обзор прилегающей территории и железнодорожных путей и позволяющей своевременно выявить потенциальную опасность и предупредить остальных работников.   
     19. Информация, собранная при техническом обследовании ППС, проходит первичную обработку с целью выявления полноты и достаточности данных для определения несущей способности и работоспособности конструкции ППС согласно карты технического состояния вагонов пассажирского типа.   
     20. На основании информации, полученной в процессе обследования, результатов испытаний и расчетов фактического состояния ППС, определяется возможность продления срока службы ППС, но не более чем на 5 лет.

Приложение 5            
к приказу Министра         
транспорта и коммуникаций     
Республики Казахстан        
от 18 апреля 2003 года N 136-I

**Карта**   
**технического состояния пассажирского подвижного состава**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
  Место и дата осмотра   |                  Кузов   
-------------------------------------------------------------------   
N|Номер|Дата |  Последний |Трещи-|Тре-|Коррозия,|Тре- |Недо- |Тре-   
|ваго-|пост-|   ремонт   |на,   |щина|трещины  |щина,|пусти-|щина,   
|на   |ройки|            |корро-|кон-|попереч- |износ|мый   |кор-   
|     |     |------------|зия   |це- |ных балок|удар-|прогиб|розия   
|     |     |КР-1|КР-2|ДР|хреб- |вой |и узлов  |ной  |хреб- |эле-   
|     |     |    |    |  |товой |бал-|их сое-  |ро-  |товой |мен-   
|     |     |    |    |  |балки |ки  |динений  |зетки|балки |тов   
|     |     |    |    |  |      |    |         |     |      |кузо-   
|     |     |    |    |  |      |    |         |     |      |ва   
-------------------------------------------------------------------

     Продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
              Кузов                      |        Тележки   
-------------------------------------------------------------------   
Недо- |Корро-|Ослаб-|Ослаб-|Тре- |Состоя- |Тре- |Недопусти-|Трещи-   
пусти-|зия,  |ление |ление,|щины,|ние     |щины |мый прогиб|ны,   
мый   |вмяти-|креп- |обрыв |кор- |электро-|крон-|продольных|корро-   
прогиб|ны об-|ления |рас-  |розия|проводки|штей-|и попереч-|зия   
попе- |шивы  |тор-  |цепно-|кар- |Rиз МОМ |на   |ных балок |надрес-   
речных|боко- |мозно-|го ры-|каса |        |гаси-|          |сорного   
     |вой   |го    |чага  |крыши|        |телей|          |бруса   
-------------------------------------------------------------------

     Продолжение таблицы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
       тележки       |   Другие  |   
-----------------------------------   
Трещины, |Трещины пре-|  |  |  |  |   
коррозия |дохранитель-|  |  |  |  |   
рамы     |ных скоб и  |  |  |  |  |   
тележки  |болтов      |  |  |  |  |   
-----------------------------------

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан