

**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