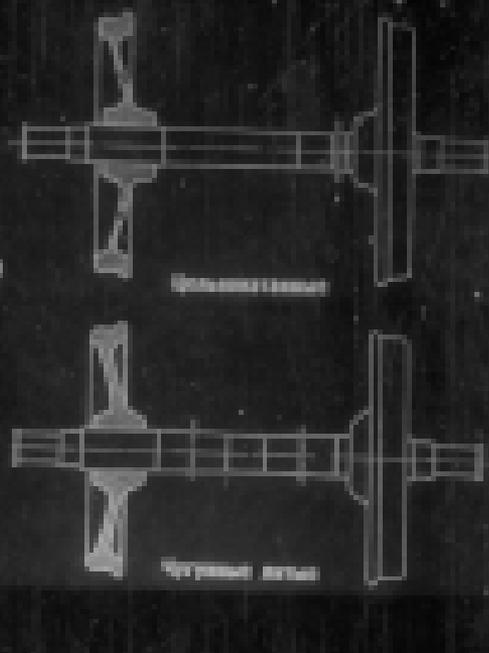




Обыденные колеса различаются по типу колес.



На 5 264. Колесные пары во время своей службы должны подвергаться осмотру под вагонами, освидетельствованным—обыкновенному и полному, а при подходе под вагон регистрироваться в специальном журнале.

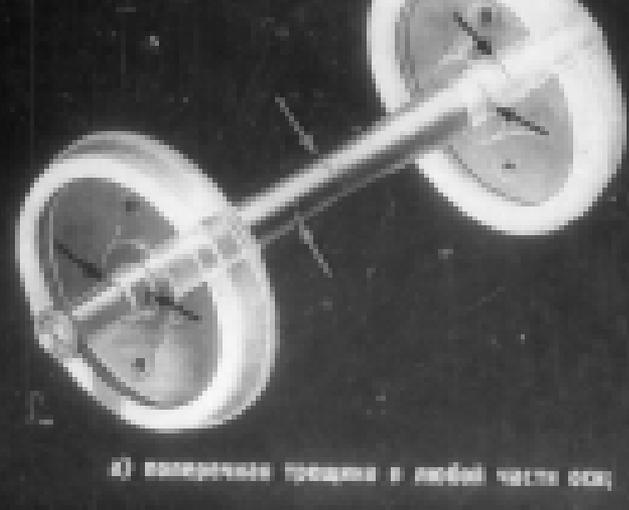
10

Осмотры колесных пар, работающих под вагонами, находящимися в эксплуатации, производится на станциях при формировании поездов и перед их отправлениями, на станциях технического осмотра, в пунктах погрузки и выгрузки.

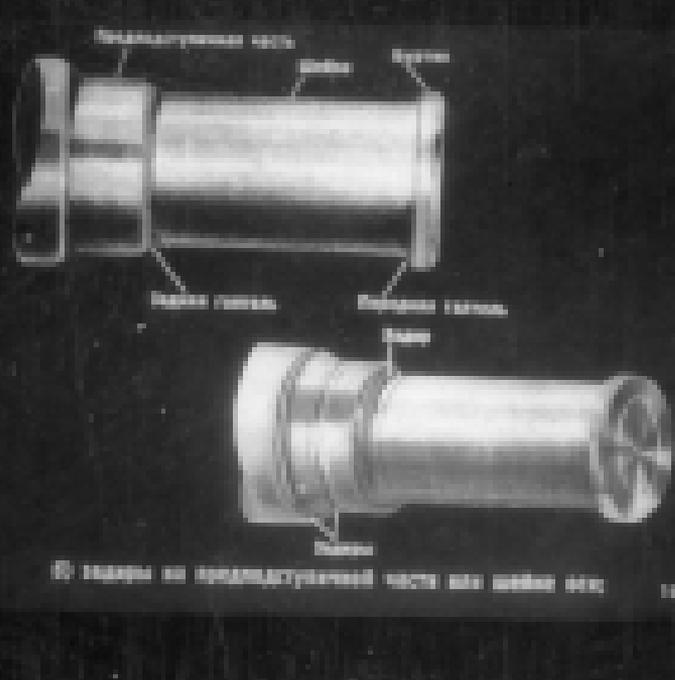
11

На 5 263. Запрещается ставить в поезда вагоны, у которых имеется хотя бы одно из следующих неисправностей колесных пар:

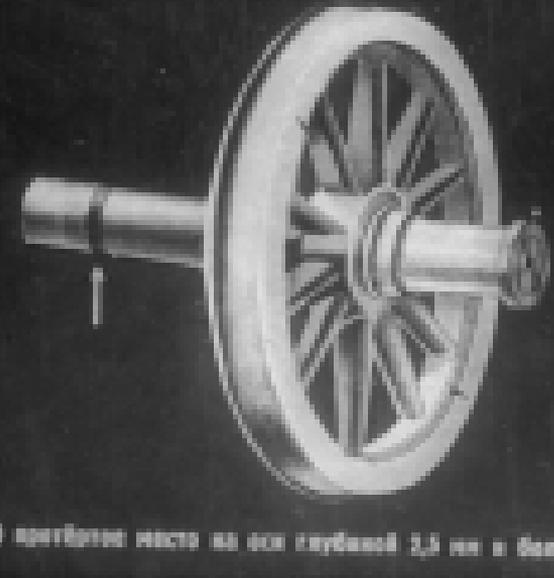
12



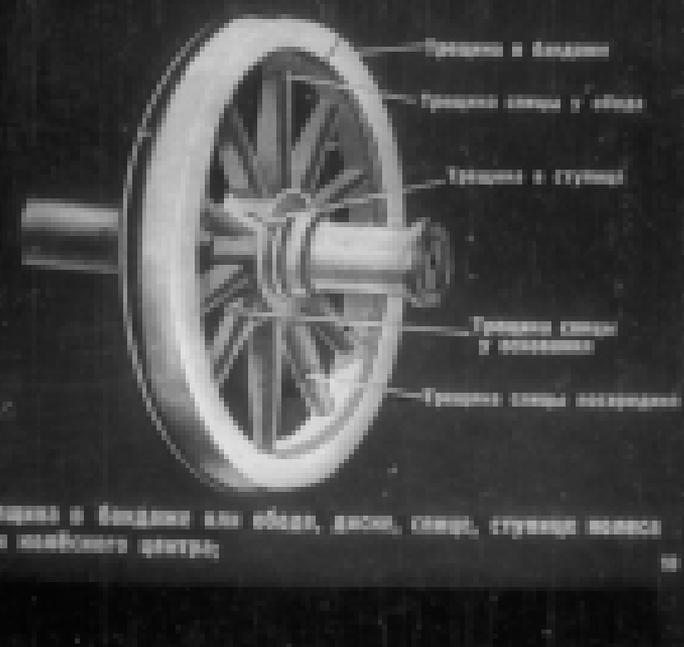
а) поперечная трещина в любой части оси



б) задоры на передаточной части или шейки оси



в) продольное место на оси глубиной 2,5 мм и более



г) трещина в бандаже или обода, спицы, ступице колеса или шайбового центра

13



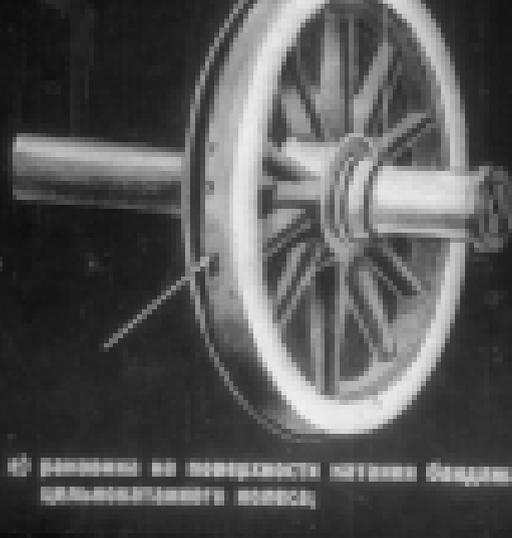
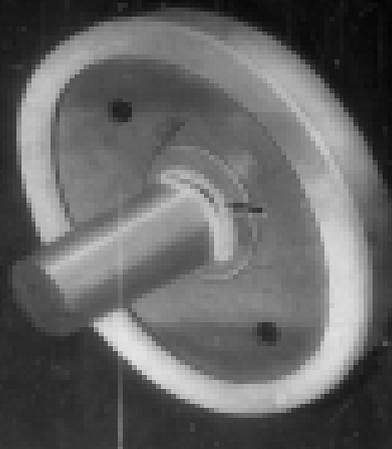
д) ослабление бандажа



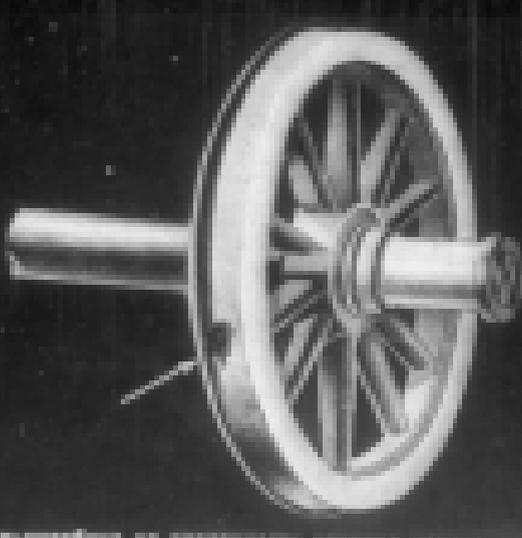
е) ослабление бандажа на обода или оси в ступице колеса или шайбового центра

14

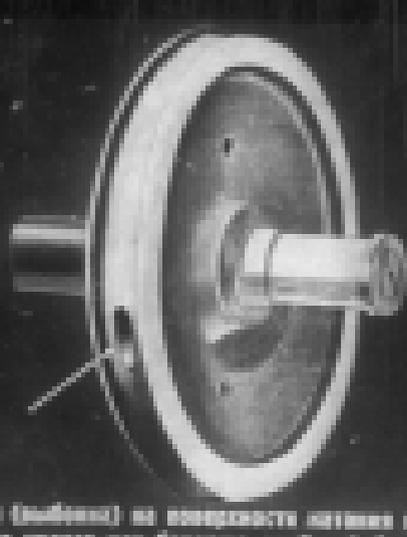
Ослабление колеса на оси или наличие трещины на подступенчатой части оси определяется следующим признаком: обнаружена краска в сопряжении подступенчатой части оси и ступицы колеса, недостаточный зазор между ступицей колеса и подступенчатой частью оси, выступающая ржавчина в этих местах.



к) раковины на поверхности литанки бандажа или цельнолитанного колеса;



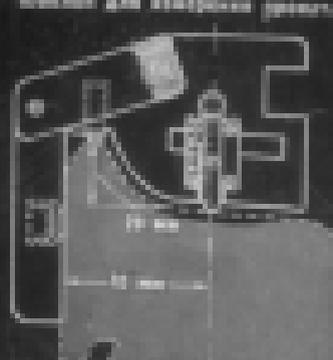
л) выпирание на поверхности литанки колеса или бандажа длиной более установленных НПС размеров;



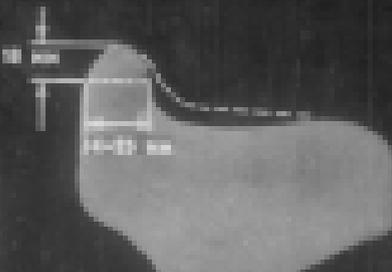
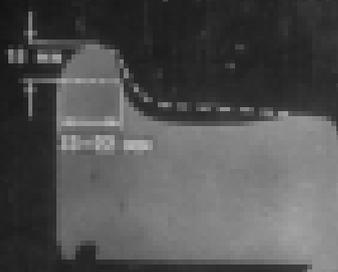
м) впадины (рытвинки) на поверхности литанки цельнолитанного колеса или бандажа глубиной более 2 мм, а на поверхности литанки чугунового колеса — длиной более 75 мм;

Из § 265. Запрещается ставить в поезда вагоны, у которых:

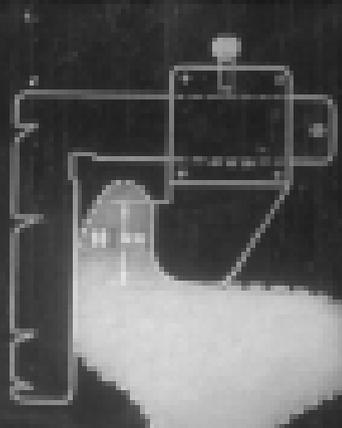
Шаблон для проверки гребня



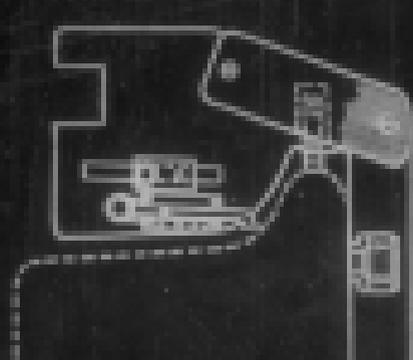
к) прокат по кругу литанки более: у пассажирских вагонов в поездах дальнего следования — 7 мм, у пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщения — 8 мм, у грузовых вагонов — 9 мм;



н) толщина гребня, измеренная на расстоянии 10 мм от его вершины: у стальных колес более 22 мм или менее 22 мм, у чугунных колес более 24 мм или менее 25 мм;

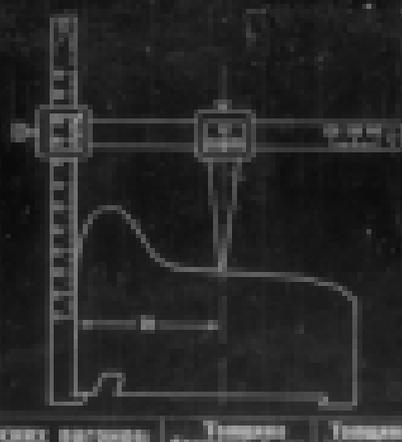


о) вертикальный вырез гребня высотой более 10 мм, измеренный специальным шаблоном утвержденного НПС образца.

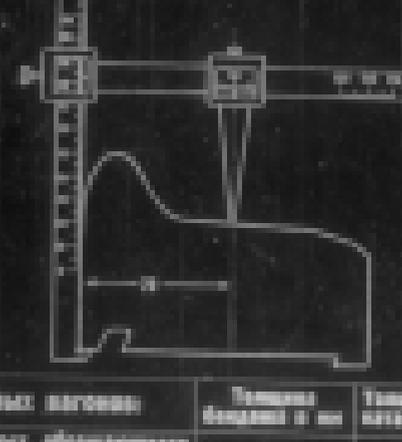


Шаблон для измерения толщины гребня стального колеса.

Запрещается ставить в поезда вагоны с толщиной бандажа или обода цельнолитанного колеса по кругу катания менее:



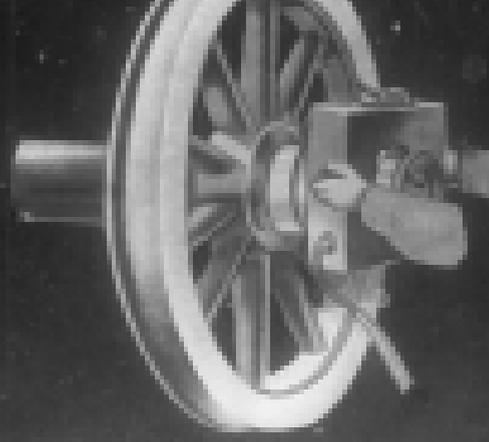
У пассажирских вагонов	Толщина бандажа в мм	Толщина обода цельнокатаного колеса в мм
а) трехшпорового софитового	40	30
б) двупорового софитового	40	30
в) жесткого и пружинного софитового	30	20



У грузовых вагонов	Толщина бандажа в мм	Толщина обода цельнокатаного колеса в мм
а) четырехшпоровый, ободомеханический в грузовых поездах	25	25
б) двупоровый, ободомеханический и ступичный поездам	25	15

На § 265. Вагоны, обнаруженные в поездах хотя бы с одной из указанных выше неисправностей колесных пар, должны отцепляться от поездов.

§ 267. „При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда толщина бандажа или обода цельнокатаного колеса и глубина проката должны соответствовать нормам, установленным для колесных пар пассажирских вагонов“.

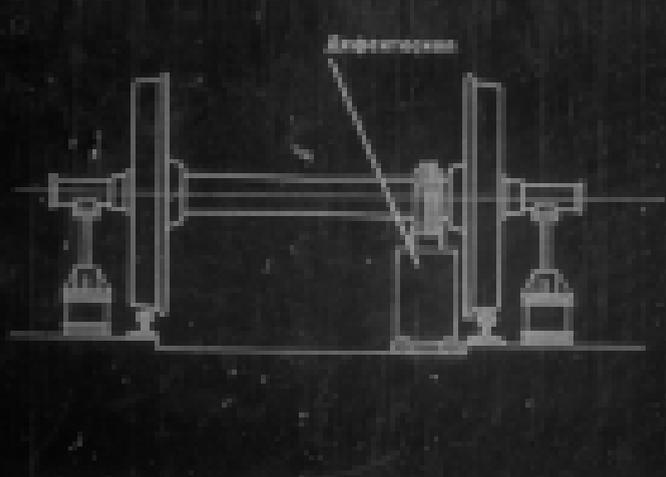


на § 266. Если колесо малютки или ось колесной пары должны быть признаны дефектными.



Дефектоскоп для обнаружения трещин и шейки оси в водруженной части при снятии колес.

Средняя часть оси колесной пары должна проверяться дефектоскопом при каждом полном освидетельствовании колесной пары, при ремонте со снятой отдельными ее элементами, по установленному сроку, а также при каждой обточке поверхности катания колес.

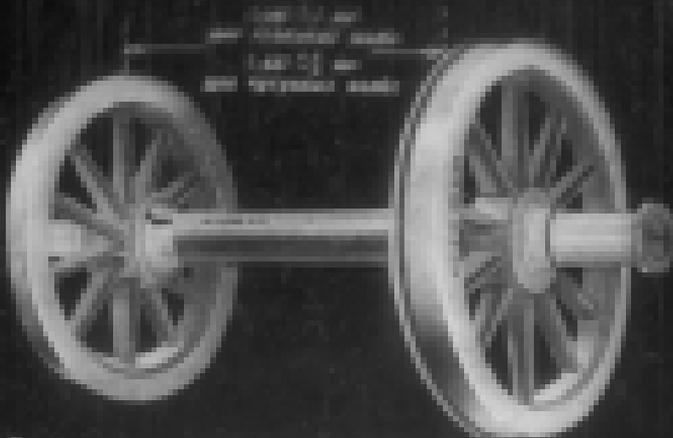


Дефектоскоп для обнаружения трещины на средней части оси колесной пары.

§ 268. „Освидетельствование и ремонт колесных пар должны производиться на ремонтных пунктах, имеющих разрешение МПС на производство этих работ, лицами, получившими после соответствующего испытания право на выполнение этих работ“.

Полное освидетельствование колесных пар с постановкой клин производится:

- а) периодически — под пассажирскими вагонами через 2 года, под грузовыми вагонами со старыми осями через три года, со стандартными осями через четыре года;
- б) при ремонте колесных пар со снятой осью, при необходимости вырубке на оси, при порыве бандажа или смене укрывающего кольца, а также при обточке колесных пар по кругу катания.

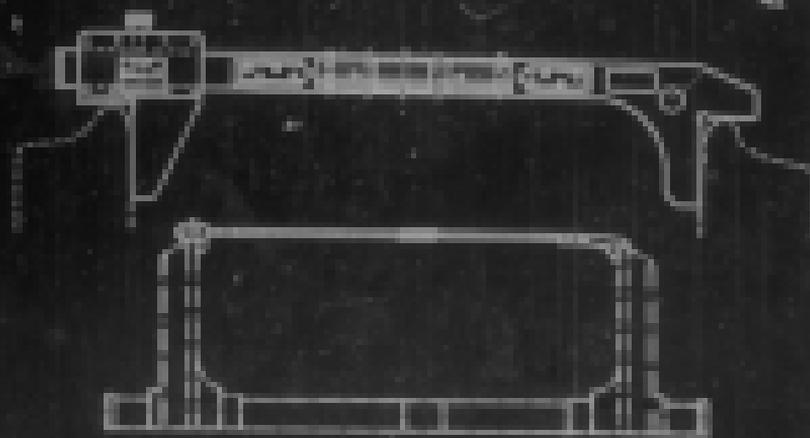


278. Расстояние между внутренними гребнями бандажей или ободов колёс должно быть:

а) для стальных колёс — 1400 мм с отклонением на более 2 мм в ту или другую сторону;

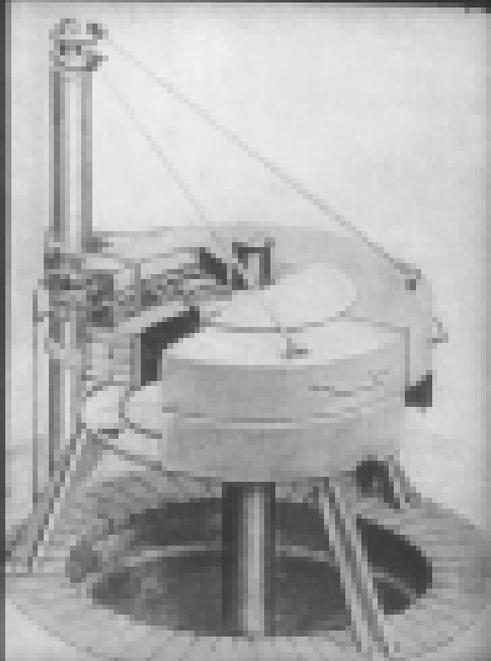
б) для чугунных колёс — 1407 мм с отклонением в большую сторону на 2 мм и в меньшую — на 4 мм.

27



Шаблон для измерения расстояния между внутренними гребнями бандажей или ободов колёс.

Электропечи для нагрева бандажа по методу сопротивления.

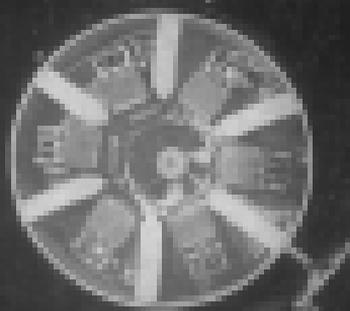


28

Электропечи индукционного типа для нагрева бандажей. Температура нагрева бандажей в электропечах определяется в зависимости от стали топа и накаливания.



Вид сверху



Вид сбоку

29

Обеспечение безопасности движения поездов является главной задачей каждого работника вагонного хозяйства.

Точное и беспрекословное выполнение правил технической эксплуатации обеспечит безопасность движения поездов на железнодорожном транспорте.

30

### Конец джафильма

Авторы: инж. Н. В. Белавенцев, инж. Ф. А. Лапкин  
 Кооперативное предприятие г.а. вагонов  
 по безопасности движения МПС В. Д. Корчагин  
 Оформил Е. Д. Дрижорун  
 Редактор Е. Е. Черняк

Фабрика «Джафильм», Москва, ЦП,  
 Луизианская набережная, д. № 4А

31