Приложение № 28

УТВЕРЖДЕНО:
Советом по железнодорожному транспорту
государств-участников Содружества
протокол от «19-20» октября 2017 г. № 67

ИЗВЕЩЕНИЕ 32 ЦВ 2 - 2017
ОБ ИЗМЕНЕНИИ РД 32 ЦВ 067-2008

РУКОВОДЯЩИЙ ДОКУМЕНТ
МЕТОДИКА КОНТРОЛЯ УЗЛА ПЯТНИК – ПОДПЯТНИК ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ДЕПОВСКОГО РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ПКБ ЦВ ОАО «РЖД»	Извещение	Обозначение	Код	Лист	Листов
Отдел ОСМ	32 ЦВ 2 - 2017	РД 32 ЦВ 067-2008	9	2	7

Дата выпуска		Срок действия ИИ		Обозначение ИИ (ДПИ, ПР)

Срок изменения.	Срочно
Причина	Требование заказчика
Указание о заделе	
Указания о внедрении	С 01.01.2018
Применяемость	
Разослать	Учтенным абонентам
Приложение	

Изм.	Содержание изменения

Лист 1

Имеется:

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств стран содружества независимых республик (СНГ), Латвийской, Литовкой и Эстонской республик

Должно быть:

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Лист 2

Имеется:

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств стран содружества независимых республик (СНГ), Латвийской, Литовкой и Эстонской республик. Утвержден Комиссией Совета по железнодорожному транспорту 24-26 июня 2008 г. г. Худжан

Должно быть:

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Утвержден Комиссией Совета по железнодорожному транспорту 24-26 июня 2008 г. г. Худжанд

Копии исправить

	Составил	Н. контр.	Утвердил	Пред. заказ.
Должность	Инж.	Инж. 1 кат	Нач. отдела	
Фамилия	Иевлева И.Ю.	Голышева Е.В.	Лебедев Г.В.	
Подпись				
Дата				

Изменение внес:	Контрольную копию испр.

Лист 3

Имеется:

Настоящий руководящий документ не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен до его утверждения и без разрешения Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств стран содружества независимых республик (СНГ), Латвийской, Литовкой и Эстонской республик.

Должно быть:

Настоящий руководящий документ не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен до его утверждения и без разрешения Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Таблица 1

Имеется:

6.1	Измерение положения подпятникового места и скользунов по отношению к базовой поверхности «Р»	Стенд Т1321.00.00.000 ТУ 32 ЦВ 2501–2000 Шаблон Т914.11.000	допустимая высота опор скользунов H_c	$315_{-6,0}$ 309 < Нс < 315
		Штангенциркуль ШЦ–III–400-0,1 ГОСТ 166-89	разность высот опор скользунов надрессорной балки ΔH_c	не более 2,0
	Измерения положения опор скользунов по отношению к подпятниковому месту	Штангенциркуль ШЦ–I–125–0,1 ГОСТ 166–89; Линейка поверочная ШМ-ТК-01-2000 ГОСТ 8026-92	положение опор скользунов по отношению к подпятниковому месту $h_д$	$83^{+2,0}_{-1,0}$
				$(76^{+2,0}_{-1,0})^*$
6.2.1	Контроль выработки подпятника по диаметру	Штангенциркуль ШЦ–III–400–0,1 ГОСТ 166–89	диаметр подпятника при изготовлении	$302^{+1,4}$
			диаметр подпятника при изготовлении на глубине 10 мм с учетом конусности 1:12,5 (4˚ 36´)	$303,6^{+1,4}$
			диаметр подпятника при выпуске из деповского ремонта	не более 305,8 не более 307,4*
			при деповском ремонте на глубине 10 мм размер диаметра подпятника с учетом конусности 1:12,5	не более 307,4 не более 309*
6.2.2	Контроль износа опорной поверхности подпятника (глубина подпятника)	Штанген подпятника Т914.06.000 или Штангенциркуль ШЦ–I–125–0,1 ГОСТ 166–89	при деповском ремонте с установкой износостойких элементов	не более $M = (25^{+1,0}_{-2,0})^*$
			при деповском ремонте с установкой износостойких элементов	не более $M = (30^{+1,0}_{-2,0})$
			для балок, изготовленных после 1986г., расточенных под размер используют с последующей постановкой прокладок (дисков)	M = (36±1)

Должно быть:

6.1	Измерение положения подпятникового места и скользунов по отношению к базовой поверхности «Р»	Стенд Т1321.00.00.000 ТУ 32 ЦВ 2501–2000 Шаблон Т914.11.000	допустимая высота опор скользунов H_c	$315_{-6,0}$ $309 < Hc < 315$
		Штангенциркуль ШЦ–III–400-0,1 ГОСТ 166-89	разность высот опор скользунов надрессорной балки ΔH_c	не более 2,0
	Измерения положения опор скользунов по отношению к подпятниковому месту	Штангенциркуль ШЦ–I–125–0,1 ГОСТ 166–89; Линейка поверочная ШМ-ТК-01-2000 ГОСТ 8026-92	положение опор скользунов по отношению к подпятниковому месту $h_д$	$83^{+2,0}_{-1,0}$
				$(76^{+2,0}_{-1,0})$ постройки надрессорной балки до 1986 года;
6.2.1	Контроль выработки подпятника по диаметру (п.9.4.1 РД) с глубиной подпятника: $M = (25^{+1,0}_{-2,0})$ – постройки надрессорной балки до 1986 года; $M = (30^{+1,0}_{-2,0})$ – постройки надрессорной балки после 1986 года; M = (36±1) – с установкой прокладки	Штангенциркуль ШЦ–III–400–0,1 ГОСТ 166–89	диаметр подпятника при изготовлении на глубине 10 мм с учетом конусности 1:12,5 (4˚36´)	$302,5^{+1,5}$
			при деповском ремонте на глубине 10 мм размер диаметра подпятника с учетом конусности 1:12,5 (4˚36´)	$302,5^{+1,5}$
6.2.2	Контроль износа опорной поверхности подпятника (глубина подпятника)	Штанген подпятника Т914.06.000 или Штангенциркуль ШЦ–I–125–0,1 ГОСТ 166–89	при деповском ремонте с установкой износостойких элементов	не более $M = (25^{+1,0}_{-2,0})$ постройки надрессорной балки до 1986 года;
			при деповском ремонте с установкой износостойких элементов	не более $M = (30^{+1,0}_{-2,0})$
			для балок, изготовленных после 1986г., расточенных под размер используют с последующей постановкой прокладок (дисков)	M = (36±1)

П.2 Нормативные ссылки

Удалить:

ЦВ-587 – Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту, 1999г;

Имеется:

РД 32 ЦВ 052-2005 – Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов

Должно быть:

РД 32 ЦВ 052-2009 – Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами

Пункт 6.2.1 Контроль подпятника

изложить в следующей редакции:

6.2.1 Согласно п.9.4 и таблицы 7 Руководящего документа. Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами РД 32 ЦВ 052-2009, контроль выработки подпятника по диаметру производить на глубине 10 мм от верхней горизонтальной поверхности наружного бурта с учетом конусности 1:12,5 (4 градуса 36 минут) производится штангенциркулем ШЦ – III -4 00 - 0,1 ГОСТ 166-89, как показано на рисунке 3.

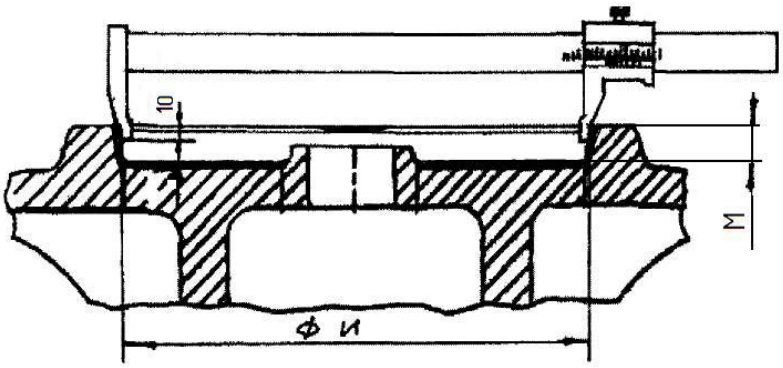

Рисунок 3 - Контроль подпятника по диаметру

Контрольный размер диаметра подпятника при изготовлении и деповском ремонте составляет Ø302,5+1,5 мм, с глубиной подпятника:

М=($25^{+1,0}_{-2,0}$) – постройки надрессорной балки до 1986 года;

М=($30^{+1,0}_{-2,0}$) – постройки надрессорной балки после 1986 года;

М=(36±1) – с установкой прокладки.

Измерения произвести в двух взаимноперпендикулярных плоскостях. За действительный размер принимается наибольший.

П.6.2.2 Контроль износа опорной поверхности подпятника

Имеется:

Согласно РД 32 ЦВ 052 - 2005 табл. 7.1, п. 9.4.4:

Должно быть:

Согласно п.9.4 и таблицы 7 РД 32 ЦВ 052 – 2009:

П.6.2.4

Имеется:

Согласно РД 32 ЦВ 052-2005 стр.39 таблица 9.9 наружный диаметр внутреннего бурта К при деповском ремонте должен быть не менее 72,0 мм.

Согласно РД 32 ЦВ 052-2005 стр.30 п.9.4.8 верхняя кромка внутреннего бурта или втулки должна располагаться от плоской опорной поверхности на высоте:

Должно быть:

Согласно таблица 9 РД 32 ЦВ 052-2009 наружный диаметр внутреннего бурта К при деповском ремонте (без восстановления) должен быть не менее 72,0 мм.

Согласно п.9.4.8 РД 32 ЦВ 052-2009 верхняя кромка внутреннего бурта или втулки должна располагаться от плоской опорной поверхности на высоте:

П.6.4.4

Имеется:

Согласно РД 32 ЦВ 052-2005 таблица 9.9 диаметр отверстия под шкворень Л при изготовлении пятника составляет $54^{+2,0}_{-1,0}$ мм.

Максимально допустимый диаметр отверстия под шкворень, не требующий восстановления при выпуске из деповского ремонта согласно п.6.7. ЦВ–587 и РД 32 ЦВ 052-2005 таблица 9.9 должен быть не более 60 мм.

Должно быть:

Согласно таблицы 9 РД 32 ЦВ 052-2009 диаметр отверстия под шкворень Л при изготовлении пятника составляет $54^{+2,0}_{-1,0}$ мм.

Максимально допустимый диаметр отверстия под шкворень, не требующий восстановления при выпуске из деповского ремонта согласно таблицы 9 РД 32 ЦВ 052-2009 должен быть не более 60 мм.

П.6.5

Имеется:

Согласно РД 32 ЦВ 052–2005 п.9.6.3 максимально допустимый износ колпаков скользунов, не требующий восстановления при выпуске из деповского ремонта – не более 2 мм. При износе более 2 мм колпак скользуна заменяют на новый.

Должно быть:

Согласно п. 9.6.3 РД 32 ЦВ 052–2009 допускается неравномерный максимальный износ плоской опорной поверхности до 2 мм.

Приложение А - аннулировать