

ДФ „БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“

Направление „ВАГОННО СТОПАНСТВО“

---

# ИНСТРУКЦИЯ

## ЗА РЕВИЗОР-ВАГОНИТЕ

София, 1995 г.

ДФ „БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“

Направление „ВАГОННО СТОПАНСТВО“

---

УТВЪРЖДАВАМ  
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР  
НА ДФ "БДЖ"  
(инж. СТ. СТАМЕНОВ)

София, януари 1995 год.

## ИНСТРУКЦИЯ ЗА РЕВИЗОР ВАГОНИТЕ

### РАЗДЕЛ I.

Чл. 1.(1). Предмет на инструкцията. Тази инструкция обхваща организацията на работа и произтичащите от нея задължения на ревизорвагоните за изпълнение на задачите, определящи предмета (статута) на вагоно-ревизорската служба в съвкупния производ-

ствен процес на БДЖ за осъществяване на превоза на пътниците и товарите. Основно предназначение на вагону-ревизорската служба в осъществяване на този процес е да извършва технически преглед и безотцепъчен ремонт на вагонния парк на БДЖ; частните вагони, представявани от БДЖ и такива на чужди железопътни администрации движещи се в съобщение RIV, RIC, ППВ и други споразумения, с оглед безопасното движение на влаковете, опазване на вагоните и товарите и поддържане на необходимия комфорт и култура на обслужване на пътниците.

**Чл. 2. Структура на вагону-ревизорската служба.**

1. Структурата на вагону-ревизорската служба се определя от Генералния директор на БДЖ по предложение на Направление "Вагонно стопанство".

2. Вагону-ревизорската служба включва:

- Вагону-ревизорски участък;

- Вагону-ревизорски пункт и Служба по екипиране, поддържане и ремонт на пътническите и товарни вагони;

- Ремонтни коловози.

**Чл. 3. Организация на работата на вагону-ревизорската служба.**

1. Организацията на работата на вагону-ревизорската служба се определя в зависимост от обема, масовостта и мястото на товарите и пътниците.

2. Всички книги, технически образци и етикети, принадлежности, инструменти, шаблони и приспособления, необходими за извършване на техническите прегледи и безотцепъчен ремонт на вагоните във вътрешно съобщение се определят от Вагонно стопанство и ИС.

3. Организацията на работата на ревизор-вагоните в граничните гари, книгите, техническите образци и етикети се определят от правилниците RIV, RIC, ППВ, Правилника за натоварване на вагоните и приложенията му, както и

с двустранните наредби между съседните жп администрации.

**Чл. 4. Изисквания и задължения на ревизор-вагоните:**

1. Изискванията за упражняване на длъжността ревизор-вагони се определят от длъжностната характеристика.

2. Лицата назначени за ревизор-вагони са длъжни:

2.1. Да са медицински освидетелствувани.

2.2. Да знаят в установения обем техническите изисквания за експлоатация и ремонт на вагоните и отделните им системи залегнали в ПТЕ, ПДВ и специалните инструкции.

2.3. Да знаят установените изисквания за вагоно-ревизорската служба залегнали в ИС.

2.4. Да знаят в установения обем техническите изисквания за вагоните движещи се в съобщение RIV, RIC и ППВ.

2.5. Да спазват изискванията на Инструкцията за охрана на труда и

техника на безопасността за Вагонното стопанство.

2.6. Да знаят в установения обем изискванията на инструкциите за отделните части и възли на вагоните в експлоатация, посочени в приложение III на ПТЕ за Вагонно стопанство.

2.7. Да знаят в установения обем задълженията си залегнали в ДУ и ППС.

2.8. Да са запознати срещу подпис с всички заповеди и разпореждания, които се отнасят до изпълнение на работата си.

2.9. Да са издържали успешно изпита по настоящата инструкция.

2.10. Да са запознати с ТРА на гарата срещу подпис в частта му отнасяща се за извършване на техническите прегледи, подготовка и изпращане на влаковете, както и двустранната наредба между гарата и вагоно-ревизорска служба.

3. Да полагат периодичен проверен изпит и медицинско освидетелствуване, в срокове определени от Генералния директор на БДЖ.

4. Неиздържалите изпита ревизор-вагони, се явяват на поправителен изпит по ред и срок определен от Генералния директор на БДЖ. На такъв изпит се подлагат и ревизор-вагоните, на които талон № 1 е подменен с талон № 2 или № 3. Неиздържалите изпита, се освобождават от длъжност.

5. След назначаването им да се снабдят с необходимите правилници, инструкции, принадлежности, инструменти, шаблони, работно и специално облекло и да бъдат запознати от прекия си началник срещу подпис с всички заповеди и распоредания, които се отнасят пряко или косвено до работата им.

**Чл. 5.** Работно място и изисквания при изпълнение на работата от ревизор-вагоните.

1. Гарите, в които ревизор-вагоните изпълняват постоянно служебните си задължения се наричат "технически гари" за вагоно-ревизорската служба.

2. Техническите гари за вагоно-ревизорската служба по правило са: разпределителните гари, пътническите гари, гарите с голям обем на товаро-разтоварна дейност, граничните гари и профилните гари.

3. Вагоно-ревизорската служба в гари, където техническите прегледи на вагоните се извършват на повече места или има по-голям брой ревизор-вагони, се нарича "Вагоно ревизорски участък" и се поставя под ръководството на началник на този участък.

4. Вагон-ревизорска служба, където местата за извършване на техническите прегледи на вагоните и броя на ревизор-вагоните е минимален, се нарича "вагоно-ревизорски пункт" и се поставя под ръководството на най-близкия вагоно-ревизорски участък.

5. Определянето на мястото и наименованието на вагоно-ревизорската служба се извършва от Генералния директор на БДЖ, респективно Вагонно стопанство.

6. При изпълнение на служебните си задължения ревизор - вагоните трябва да спазват следните изисквания:

6.1. Да са снабдени с чук с тегло 400-500 грама и дръжка с дължина 600-800 мм.

6.2. Да са снабдени с инструменти и принадлежности, съгласно Приложение № 8.

6.3. Да носят със себе си удостоверение за правоспособност и контролния талон.

7. Да се явяват на работа по график одобрен от съответния началник, да присъствуват на предсменните инструктажи, да им е извършен предсменен медицински преглед и да се запознаят със заповедите и разпорежданията касаещи работата през дежурството. В случай, че по здравословни или други причини не може да се яви на работа, ревизор-вагоните е длъжен своевременно да уведоми за това непосредствения си началник.

8. Не се разрешава на ревизор-вагоните през време на работа да се

отклоняват от преките си задължения, да напускат работното си място преди да бъдат сменени от друг ревизор-вагони или без разрешение на прекия си ръководител, с изключение на възникнали природни бедствия, катастрофи и др. от подобен род, но задължително със знанието и разпореждането на прекия си ръководител или по-висше стоящ ръководител.

9. Техническите прегледи на вагоните да извършва точно, компетентно и с високо чувство на отговорност, като не допуска в съставите на влаковете да се поставят вагони застрашаващи сигурността на движението, повреждането на товарите и занижаване културата на обслужване на пътниците.

10. Ревизор-вагоните е длъжен да организира, ръководи, контролира и оказва помощ при извършването на безотцепъчния ремонт на вагоните.

11. Присъствието на лица, упълномощени за ръководене на вагоноревизорската служба, не освобождава

от отговорност ревизор-вагоните по изпълнение на службата си.

12. Прекият ръководител отговаря за даваните нареждания. В случай, че по преценка на ревизор-вагоните дадено разпореждане противоречи на съществуващите наредби, същият е длъжен да изпълни това разпореждане, само ако ръководителя потвърди същото писмено.

13. Ревизор-вагоните, не трябва да изпълни дори и писмено дадено разпореждане, ако то е в противоречие с основни изисквания на правилниците и инструкциите, както и тогава, когато то явно би изложило на риск безопасността и сигурността на движение на влаковете и повреждането на товарите.

14. При установяване на повреди, които могат да се отстранят чрез безотцепъчен ремонт на вагоните, да отбелязва същите с тебешир и да контролира за извършването им. В останалите случаи да облепва вагоните със съответните технически етикети и из-

дава образци за търсене на материална отговорност.

15. Да правят вписвания в специалните книги, които са неразделна част от дейността на службата.

16. Да следи по всяко време на дежурството си за опазване на вагоните от технически повреди. За повреди и липси по вагоните причинени при извършване на маневра, при разтоварване или натоварване, при композиране и разкомпозиране на влаковете състави, да облепват вагоните със съответните технически етикети и издават обр. VI-261 за търсене на материална отговорност от виновните, причинили повредите по вагоните.

17. При извършване на техническите прегледи и ремонт на вагоните, да спазват инструкцията за охрана на труда и техника по безопасността във Вагонното стопанство.

Чл. 6. Ревизор-вагоните носят отговорност за:

1. Допускане на вагони във влаковете с повреди и липси застрашаващи сигурността на движението, неупражняване на котрол при извършване на безотцепъчния ремонт на вагоните.

2. Нарушаване на изискванията на ДУ, ППС и КТ.

3. Ненавременното явяване за извършване на техническия преглед, подготовка и извършване на пробите на влаковата спирачка.

4. При нарушаване на изискванията на чл. 5 на настоящата.

5. При пренебрегване на изискванията залегнали в ТРА на гарата и двустранната наредба за взаимодействието между вагоноревизорската служба и гарата.

Чл. 7. Служба по екипирането и поддържането на пътническите и товарни вагони.

1. За изпълнението на изискванията по културата на обслужване на пътниците, извършване на безотцепъчен ремонт на вагоните, изпълне-

нието на техническите и технологическите процеси по подготовката, екипирането и изпращането на влаковете, към вагоноревизорската служба се прикрепя спомагателен квалифициран персонал, който се поставят под ръководството на началника на вагоноревизорската служба.

2. Взаимодействието между вагоноревизорската служба и службата по екипирането и поддържането на пътническите и товарни вагони се определя от Вагонно стопанство.

## РАЗДЕЛ II.

### ТЕХНИЧЕСКИ ЕТИКЕТИ - ВИДОВЕ И СЛУЧАИ НА ИЗПОЛЗУВАНЕТО ИМ ВЪВ ВЪТРЕШНО И МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ

Чл. 8. Техническите етикети са предназначени за облепване на вагоните, в случаи на:

1. Нанесени повреди и липси по вагоните и отделните им системи.

2. Изтекъл срок за планов ремонт на вагоните, включително на междинна ревизия (на специалните вагони, на отделните системи, възли и части), предписани с допълнителни разпореждания на Генералния директор на БДЖ и на Направление "Вагонно стопанство".

3. Изваждане на вагон за технически преглед от специално назначена комисия.

**Чл. 9.** Техническите етикети са специално отпечатани образци, с различен цвят и символи, които имат значението на заповед.

**Чл. 10.** Въвеждането в употреба, видоизменението или отменяването на техническите етикети става със заповед на Генералния директор на БДЖ, по предложение на Вагонно стопанство.

**Чл. 11.** Право да използват техническите етикети имат само ревизор-вагоните и вагонните инструктори. Те носят лична материална и дисциплинарна отговорност за правилното използване и съхраняване на етикетите.

**Чл. 12.(1.).** Снабдяването на реви-зор-вагоните с етикети става чрез прекия им ръководител срещу подпис, в специална книга.

(2). Техническите етикети се употребяват само когато имат пореден номер, подпечатани са с печата на съответния участък и личен такъв. Попълването на етикетите се извършва ясно и четливо.

(3). Етикетите се залепват по един на всяка странична стена на вагона, на специално определени места (касетки) или на места определени със специален шаблон.

(4). Когато техническите етикети поставени на вагоните, не отговарят на посочените по-горе условия или са

нечетливи, неясни, зацапани, прегорели, разкъсани или в някаква степен повредени, вагоните се преоблепват с годни такива.

**Чл. 13.** Право да свалят етикетите имат:

1. Ревизор-вагоните, ако те лично са ги поставили.

2. Членовете на специално назначена комисия.

3. В ЖПЗ, вагоноремонтни депа и коловози - лица определени със заповед на ръководителя на съответното поделение.

**Чл. 14.** В случаите, когато ревизор-вагоните установи, че етикетите са свалени от лица нямащи право на това, съставят акт, подписан от свидетели, който акт чрез началника на вагонния район се изпраща в прокуратурата за търсене на съдебна отговорност.

**Чл. 15.** Техническите етикети биват:

1. Обр. УВ-1 - служи за облепване и изваждане от експлоатация на вагоните, на които срокът на периодичният ремонт е изтекъл. Отпечатан е на червена хартия, текста е с черни букви и символен знак "черен триъгълник", разположен в лявата страна. Вагонът трябва да се придвижи за ремонт в завод.

2. Обр. УВ-2 - служи за облепване и изваждане от експлоатация на вагоните, на които са нанесени повреди и липси, които застрашават сигурността на движението и опазването на товарите. Отпечатан е на червена хартия, текста е с черни букви и символен знак "черен кръг", разположен в лявата страна. Вагонът трябва да се придвижи за ремонт във вагоноремонтно депо.

3. Обр. УВ-3 - служи за облепване и изваждане от експлоатация на вагоните, на които са нанесени повреди и липси, които застрашават сигур-

ността на движението и опазването на товарите, ремонта на които може да бъде извършен на специализираните ремонтни коловози и вагоноремонтни работилници. Отпечатан е на червена хартия, текста е с черни букви и символен знак "две черни вертикални линии", разположен в лявата страна.

4. Обр. УВ-4 - служи за облепване на вагона за придвижването му до вагоноремонтен завод, депо, коловоз, работилница, за поправка на товара или претоварване. Отпечатан е на жълта хартия, текста е с черни букви и символен знак "черен пръстен", разположен в лявата страна. При облепване на вагона с етикет УВ-4, ревизор-вагоните, задължително издават и съпроводителен лист Обр.ВП-3, в който се записват условията за движението на вагона.

5. Обр. УВ-6-служи за облепването на вагоните с повредени спирачни системи или липсват части от същите. Отпечатан е на бяла хартия, текста е с червени букви. Вагони облепени с този

етикет, могат да се движат в съставите на влаковете, като вагони без спирачка до най-близкото вагоноремонтно депо или коловоз. На етикета се вписва наименованието на ремонтното подделение, в което да бъде извършен ремонтта. Ревизор вагоните, чийто работно място е в близост до вагоноремонтното депо, преоблепват вагона с етикет УВ-3 за издаждането му от състава на влака и издават известие обр. ВП-2, който връчва на гарата. В етикета трябва да се записва и повредата на спирачката (в пневматичната или механичната части). Вагоните облепени с УВ-6, да се преоблепват с УВ-3 само когато са в празно състояние.

6. Обр. УВ-7-служи за облепване на вагоните с нанесени повреди и липси, които не застрашават сигурността на движението. Отпечатан е на бяла хартия, текста е с черни букви "Липси и повреди". Вагонът може да се движи в състава на влаковете. По преценка на ревизор-вагоните, когато липсите правят вагона негоден за натоварване,

същият се преоблепва с етикет обр. УВ-3 за подаване за ремонт във вагоноремонтно депо или вагоноремонтен коловоз, като се издава и известие обр. ВП-2. Всички празни вагони облепени с УВ-7, във възелните гари на цялата територия се намират вагоноремонтни депа, работилници и коловози се преоблепват със съответните етикети за ремонт.

**Чл. 16.** Забранява се движението в съставе на влаковете на вагони облепени с етикети обр. УВ-1, УВ-2 и УВ-3.

**Чл. 17.** Вагоните облепени с технически етикети обр. УВ-4, УВ-6 и УВ-7 и включени в състава на влак, трябва да бъдат под постоянния контрол на ревизор-вагоните за преоблепването им за ремонт до най-близкото вагоноремонтно поделение.

**Чл. 18.** Вагоните с междурелсие 1520 мм., които се движат по линиите

на БДЖ при влизането във гара Варна-фериботна или през други гранични преходи (Русе, Кардам) се облепват със следните етикети за габарит:

- Обр. 01 - Т - цвят - зелен;
- Обр. 0 - Т - цвят - червен;
- Обр. 1 - Т /5100/ - цвят - черен;
- Обр. 1 - Т /5300/ - цвят - черен.

**Чл. 19.** При нанасяне на повреди и липси на чужди вагони, движещи се във вътрешността на страната, същите се облепват с технически етикети обр. УВ-2, УВ-3, УВ-4, УВ-6 или УВ-7, а в граничните гари се преоформят с един от следните международни етикети:

1. Обр. "М" по RIV и RIC, при повреди, които не застрашават сигурността на движението и повреждането на товарите и могат да бъдат повторно натоварени.

2. Обр. "К" - по RIV и RIC, при повреди които не застрашават сигурността на движението, но не позволяват повторното им натоварване.

3. Обр. "L-син" - по RIV и RIC, при тежко повредени вагони, които да се движат на собствени колела.

4. Обр. "L-червен" по RIV и RIC, при тежко повреден вагон, натоварен на друг товарен вагон за връщане за администрация собственик. В този случай, с този етикет се облепва и вагона, с който се превозна повредения вагон.

5. Обр. "R" - по RIV и RIC, при повреда на спирачните системи на вагона.

6. Обр. "U" - по RIV, при специален превоз (негабаритни товари).

7. Обр. "B" - по RIC, при връщане на вагон.

8. Обр. "N" - по RIC, при повреден парен ръкав.

9. Обр. "S" - по RIC, при повредена странична врата.

10. Обр. "J" - по RIV и Приложение 43 по ППВ, се използват в следните случаи:

10.1. Когато един вагон RIV е повреден и бъде изваден от експлоатация или за него е поискана резервна част с обр. "H", се издава обр. "J" в който се вписва дата и час в който вагона е повреден (или е поискана частта) и след ремонтирането на вагона се вписва дата и час на ремонта. Така попълнения обр. "J" се изпраща в Контрола приходи и международни разчети.

10.2. Приложение 43 по ППВ се издава в случай на повреда на един вагон, движещ се в съобщение ППВ. Попълването му се извършва, съгласно указанията дадени в т. 10.1.

11. Образец "C" се използва в следните случаи:

11.1. За връщането на тежко повредени вагони и талиги на железницата собственик, без такси и навла и служи като документ за превоз.

11.2. За връщането на тежко повредени частни вагони и талиги, на железницата зачислила вагоните. В

този се издава и Протокол, съгласно чл. 10 Ц 1 по РИР.

### РАЗДЕЛ III.

#### ТЕХНИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ, КНИГИ, АКТОВЕ И ПРОТОКОЛИ И ИЗПОЛЗУВАНЕТО ИМ

**Чл.20.** При облепването на вагоните с технически етикети, в зависимост от вида на етикета, ревизор-вагоните издават и следните документи:

1. Известие обр. ВП-2 - издава се за отчисляване на вагона от работния парк. Попълва се в два екземпляра и се подписва съгласно графите.

2. Съпроводителен лист - ВП-3 - издава се за придвижване на вагоните за извършване на заводски или деповски ремонт, както и за придвижване до гари, където вагоните ще престоят попродължително време на гараж, като оперативен резерв или в очакване на

заводски ремонт. Попълва се в два екземпляра.

3. Известие обр. ВП-10 - за изписване на вагоните от ремонт и зачисляването им в работния парк. Попълва се в два екземпляра, съгласно графите. Подписва се от майстора по ремонта, инспектор технически контрол (приемчик) и дежурния ръководител.

4. Известие обр. VI-261 - издава се за търсене на материална отговорност при нанасяне на повреди и липси по вагоните. Попълва се съгласно графите в три екземпляра.

5. Инвентарен опис обр. VI-262 - издава се за пътническите вагони. Попълва се съгласно графите на лицевата част. Забележки относно различие в инвентара на вагона се правят на гърба, съгласно заповедта за опазване на пътническия вагонен парк. Попълва се в три екземпляра.

6. Ползуването и попълването на посочените документи, както и за взаимовръзката им едни с други, да се

извършва съгласно указанията дадени в "Единна инструкция за отчитане на товарния парк и работата с него", одобрена от Генералния директор на БДЖ.

**Чл.21.** При изпълнение на служебните си задължения ревизор-вагоните трябва да водят следните книги:

1. Книга за вписване на предсменния инструктаж. В тази книга се записват и проверките, които са извършени от преките ръководители по специално изработен график.

2. Книга за завеждане на заминали и пристигнали влакове и на такива, на които са извършили преглед, изслушване и проба на автоматичните спирачки. За всеки технически преглед и проба на авт. спирачка, ревизор-вагоните удостоверяват срещу подпис.

3. Книга за вписване на издадените известия обр. VI-261.

4. Книга за вписване на номерата на вагоните, за които е издадено известие обр. ВП-2.

5. Книга за вписване на номерата на вагоните, прегледани и годни за натоварване за износ.

6. Книга за маневрените удари.

7. Книга за отбелязване плътността на стационарните компресорни инсталации. Попълва се ежесменно.

8. Книга за техническото състояние на колоосите моноблок, установено визуално или със сервофакс.

9. Книга за прилагане на новоизлезли заповеди и разпореждания, свързани със сигурността на движението.

10. Книга обр. II-76 -прошнорования, прономерирани, подписани и подпечатани с печата на вагону-ревизорския участък.

11. Ревизионна книга. Съхранява се от началника на вагоноревизорския участък.

12. Комплект книжки-разписания за движението и обвързването на влаковете.

13. Комплект правилници, инструкции и нормативни документи, свързани с безопасността на движението на влаковете.

Чл. 22. Ревизор-вагоните са длъжни да участват при издаването и подписват следните актове:

1. Акт (първичен) за скъсан влак.
2. Технически акт за липси и повреди - попълва се от гарови служители и служители на маневрени и диспечерски влакове, съгласно инструкцията за опазване на товарния вагонен парк. При представянето на такъв акт, ревизор вагоните издават известие обр. VI-261, към който прикрепят акта за търсене на отговорност.

3. Акт за откази на отделните системи по вагоните (автоматична спирачка, отопление, осветление и др.) настъпили по време на движението на влака, причинили закъснението на влака или влошили условията за комфорт и хигиена на пътниците.

Чл. 23. В зависимост от случаите на нанасяне на повреди и липси по вагоните, откази в някои от системите за натоварване и разтоварване на вагоните, системите за отопление и осветление и при възникнали жп. Происшествия, ревизор-вагоните участват и подписват издаваните протоколи:

1. Протокол (свободен образец), в който се записват констатациите за откази в системите по вагоните. Попълва се в два екземпляра. Единия екземпляр се предава на предприятието разтоварващо или натоварващо вагона или на службата към която домува вагона (пътнически вагон), а вторият екземпляр се съхранява във вагоно-ревизорския участък или пункт.

2. Протокол (по образец) за извършена топла проба на влак.

3. Протокол за несъответствие на данните от ВП-11 и пълната проба, при извършена топла проба или такава, искана при съмнение на локомотивния

машинист за ефективността на автоматичната влакова спирачка.

4. Протокол, съставен от превозната бригада за липси и повреди, нанесени по пътническите вагони по време на движение. При представяне на такъв протокол, ревизор-вагоните издават известие обр. VI-261, към който прилагат протокола за търсене на отговорност.

5. За повредени чужди вагони, с оглед намаляване на вредните плащания, се издава обр. "J" по RIV, съгласно т. т. 16 и 21 на правилника RIV.

#### РАЗДЕЛ IV.

#### ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД НА ВАГОНИТЕ - ЦЕЛ, ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И ПОРЯДЪК НА ИЗВЪРШВАНЕТО

Чл. 24. Целта на извършване на техническия преглед на вагоните намиращи се в експлоатация е да се установи техническата им годност за осъществяване на превоза на товарите и пътниците и за безопасното им движение във влаковите и маневрени състави, при строго съблюдаване на изискванията за опазване на товарите, културата и хигиенните норми за пътниците.

Чл. 25. Предназначението на техническия преглед на вагоните е да се упражнява постоянен контрол върху техническото им състояние, опазването от нанасяне на повреди и липси и търсене на отговорност от виновните за повреждането на вагоните, извършването на безотцепъчен ремонт, привеждането на отделните части, възли и

устройства на отделните системи за техническа експлоатация на вагоните. Определяне на условията за движение във влаковете и маневрите на повредени вагони, измерване на негабаритни товари и условията за движение на вагоните с такива товари. Извършване на контрол на сроковете за периодичните ремонти, за спазване на допълнителни изисквания свързани със сигурността на движението, залегнали в заповеди и разпореждания.

**Чл. 26.(1).** Техническият преглед на вагоните се извършва от ревизор-вагоните на работните им места, определени с ТРА на гарите и в двустранните наредби между вагоно-ревизорската служба и гарата.

**(2).** Когато по изключение (аварии, ремонт на гарови коловози, природни бедствия и др. подобни) се наложи прегледа на вагоните да се извършва на друго място, ревизор-вагоните са длъжни да изпълняват задълженията си когато им разпореди

прекия им ръководител или такъв от по-вишестояща служба.

**Чл. 27.** Техническият преглед на вагоните бива основен и междинен.

**1.** Основен технически преглед е този, който ревизор-вагоните извършват в началната и крайната гара на движението на вагона.

**2.** Междинен технически преглед е този, който ревизор-вагоните извършват при престой на влаковете в междинните гари.

**Чл. 28.** Технически преглед се извършва на всички вагони намиращи се в съставите на влаковете, при подаването им за натоварване и след натоварване, след техническа и хигиенна екипировка.

**Чл. 29.** Технологичното време за извършване на техническия преглед се определя от нормите залегнали в

Сборник 1. 14, таблица Б, одобрен от Генералния директор на БДЖ.

**Чл. 30.** Предаването на вагоните на ревизор-вагоните за извършване на технически преглед, както и уведомяването на гарата за завършването му, се определя чрез двустранна наредба, която е приложение към ТРА на гарата за взаимоотношенията между двете служби.

**Чл. 31.** Техническият преглед ревизор-вагоните извършват визуално и слухово с помощта на принадлежностите, които всеки ревизор е длъжен да носи, както и с инструментите и шаблоните определени, съгласно точка 6.2 на чл. 5 от настоящата инструкция.

**Чл. 32.** Техническият преглед на вагоните се извършва при спазване на следния порядък:

1. Преглед от към челната стена на вагона. Извършва се визуален прег-

лед на страниците на стената, състоянието на колоните, фиксирането на челните капаци, евентуално изместване на товара, състоянието на буферите (еднотипност, закрепването им към челната стена, за пукнатини по коша, деформиране, износване или пукнатини по талера, нарушена връзка между гилзата и коша, разминаване на осите във височина с повече от 100 мм между буферите на съседния вагон), състоянието на тегличното съоръжение (излизането на квадратната част на куката на повече от 75 мм. от водилото), износването на човката на куката, да не е завъртяна спрямо челната греда, състоянието на винта (клеясване и износване на резбата), износването в отворите на подвески, износвания в хамута. Наличието и състоянието на съединителните гумени ръкави, стойките за закачането им, наличието и положението на ръкохватките на въздухоспирателните кранове. Състоянието на повърхността на търкаляне и ребордите на външната колоос, външния триъгъ-

лен вал, осигурителните пояси. Преглежда се състоянието на площадката за ръчната спирачка, изправността на частите за задействане на спирачката, както и закрепването ѝ към рамката. На крайните вагони се извършва проверка против изпадането на буферните гилзи.

2. Преглед от към страничната стена на вагона-извършва се визуално, с чук и опипване на буксите с ръка. Прегледа обхваща: контрол върху шаблона за периодичния ремонт на вагона, почукване с чук по повърхността на търкаляне за установяване изправността на колелата, опипване с ръка задната част на буксата за установяване на температурата ѝ, преглед на рамата на талигата, ресорното окачване (счупени или умъртвени пружини и ресори, спукани, скъсани или разместени ресорни скоби), положението на калодките спрямо повърхността на търкаляне и дебелината им, окачването на триъгълните валове и частите от лостовата спирачна система на колоосите, наличието и закрепването

на предпазителните пояси, наличието на централния болт и осигуряването му; наличието, разположението и укрепителното на надбандажната ламарина. Състоянието на страничната стена (деформации и счупвания по стените, колоните, вратите, направляващите на вратите, заключалките, отбивачките, митническите уши, спукани заварки, липса на врати, капаци и клемии, надвратни ламарини, деформирани или откъртени механизми за затваряне на вратите. Състоянието и наличността на обръщателните устройства и ръчното разхлабване на спирачката. Наличието и четливостта на задължителните шаблони, надписи и знаци. Проверка натоварването на вагона и разположението на товара (съгласно т. 20 от Инструкцията за опазване на товарния вагонен парк).

3. В порядък и обем посочен погоре, ревизор-вагоните продължават прегледа на всички вагони, след което преминават от другата им страна и постъпват по същия начин.

**Чл. 33(1).** Всички констатирани повреди и липси по вагоните, които могат да бъдат отстранени без отцепването им от влака, се бележат с тебешир, като номерата на вагоните и повредите се записват и предават на шлосерите по безотцепъчен ремонт. Ревизор-вагоните са длъжни да оказват помощ и контролират качеството на извършения ремонт.

**(2).** Ревизор-вагоните носят отговорност за неизвършен или некачествено извършен безотцепъчен ремонт на вагоните.

**Чл. 34.** Вагони, на които е изтекъл срокът за периодичния ремонт, междинната ревизия на автоматичната спирачка, на прегледа със сервофакс, с тежки повреди, неправилно натоварени, с разместени товари и др. застрашаващи сигурността на движението на влаковете, опазването на товарите, с влошена култура и хигиена, се облепват със съответните етикети

за изважването им от състава на влака и за придвижването им до вагоноремонтен завод, вагоноремонтно депо или товарна гара за наместване на товара или за претоварване. В тези случаи, ревизор-вагоните използват етикети и издават известия, съгласно "Единна инструкция за отчитане на товарния вагонен парк" одобрена от Генералния директор на БДЖ.

**Чл. 35.** Ревизор-вагоните са длъжни през време на дежурството си да следят разпускането и маневрирането на вагоните в гарата. При допуснати удари, които са причинили повреди по вагоните или разместване на товарите, ревизор-вагоните облепват същите и издават известие образец VI-261. Номерата на повредените вагони и издадените известия, ревизор вагоните записват в книгата за маневрените удари.

Чл. 36.(1). Технически преглед на вагоните натоварени с негабаритни товари.

(2). Техническият преглед на вагоните натоварени с негабаритни товари, наред с изискванията посочени в чл. 32 се извършва и при съблюдаване на изискванията и условията на Инструкция за натоварване и превозване на негабаритни и тежки товари по железниците. При прегледа на тези вагони, ревизор-вагоните са длъжни да заострят вниманието си върху разположението на товара и да извършват много внимателно измерването му, с оглед даване на точни и компетентни данни за габарита му, които ще са необходими за изготвянето на телеграмата образец, посочена в приложение V в посочената по-горе инструкция. Поставянето на вагони натоварени с негабаритни товари във влаковете се извършва съгласно изискванията на ПТЕ и ПДВ, а условията за движението им, съгласно телеграма на направле-

ние "Пътно стопанство" при Генералната дирекция на "БДЖ".

Чл. 37. Технически преглед на специализираните товарни вагони.

1. Технически преглед на вагон-хопердозатори, седловидни, содовози, зърновози и циментовози. Освен техническият преглед, който е характерен за универсалните (с общо предназначение) товарни вагони, при тези вагони се обръща внимание и за изправността и местоположението на отделните механизми, клапи, тръбни системи и ръкохватките за задействането им, както и за наличието на специалните капачки.

За вагон-хопердозаторите се проверява, дали устройствата за дозиране са в транспортно положение. Ревизор-вагоните не трябва да допускат заминаването на влак, ако дозиращите устройства не са поставени в транспортно положение, съединителните ръкави на въздухопровода за разтоварващите устройства не са разкачени,

поставени на стойките и въздухоспирателните кранове не са отворени. Вагонхопердозатори с изтекла 3 (три) месечна ревизия, се облепват с етикет УВ-4 за изваждане от състава на влака и придвижване към най-близкото вагоноремонтно депо.

При установяване на повреди и липси по системите за разтоварване на вагон-циментовозите, ревизор-вагоните постъпват, съгласно Инструкцията за експлоатация на вагон-циментовозите.

**2. Технически преглед на вагонцистерните.**

И при тези вагони, наред с общите изисквания за техническия преглед на товарните вагони, особено внимание се обръща на устройствата за разтоварване, на плътността им, а при цистерните с подгриваща система и за наличието и изправността на парните кранове и паропроводите. Проверява се и за наличието и изправността на специалните капачки и пломбени уши.

**3. Технически преглед на хладилните вагони.**

При техническия преглед на тези вагони, ревизор-вагоните проверяват допълнително затварянето на вратите на бункерите за лед, затварянето и заключването на страничните врати, изправността на сифоните, устройствата за вентилация. При преглед за определяне годността на хладилния вагон за натоварване, ревизор-вагоните проверяват за наличието на скари, куки, изправността на бункера, вентилаторите, сифоните, вратите и другите, специфични за вагона възли с оглед опазване на товара от разваляне.

**Чл. 38. Технически преглед и екипиране на пътническите вагони.**

**1. Технически преглед на пътническите вагони.**

При техническият преглед на пътническите вагони, ревизор-вагоните проверяват допълнително и за: изправността на преходните мостове и предпазни мехове, на връзките за отоплението на вагона (междувагонни кабели, парни ръкави, кранове, паропроводи), изправността на страничните и челни

врати, стъпала, ръкохватки за пътниците, прозорците, ръкохватките за включване на ел. отоплението, изправността на генераторите и задвижващия механизъм, шкафовете за акумулаторните батерии и на апаратурите за системите на отопление и осветление на вагоните, за подаване на вода, изправността на внезапните клапани и пломбинирането на ръкохватките за задействуването им и др. специфични възли по вагоните.

Когато организацията на работното място на ревизор-вагоните налага прегледа на вътрешността на вагоните да се извършва от тях, те са длъжни да извършват и такъв преглед, който обхваща - платформите, санитарните възли, водните инсталации, вратите на шкафовете, колелото за ръчната спирачка, челни, странични и купейни врати, седалки, багажници, прозорци, седалки и всички предмети, оформящи вътрешния интериор на вагона.

При установени различия между действителния инвентар на вагона и

инвентарния опис обр. VI-262 даден на кондуктора при приемане на вагоните включени в състава на влака, липсите се отбелязват от кондуктора или началника на влака на гърба на образеца.

Всички повреди и липси, които могат да бъдат отстранени на място, ревизор-вагоните са длъжни за записват и след завършване на прегледа, да уведомят работниците от спомагателната служба за отстраняването им. Ревизор-вагоните в този случай са длъжни да упражняват контрол и приемат извършения ремонт, за което носят и съответната отговорност.

Прегледа на вътрешността на вагоните, както и извършването на ремонт на отделните части, възли и системи, се извършва на специализирани каловози и площадки, определени с ТРА на гарите и двустранните наредби между вагоно-ревизорската служба и гарата, при строго спазване на изискванията на Инструкцията по охрана на труда и техника на безопасността на Вагонното стопанство.

2. Екипиране на пътническите вагони. Екипирането на пътническите вагони обхваща:

2.1. Отстраняване на всички неизправности по вътрешното оборудване и обзавеждане на вагона с необходимия инвентар, включително пожарогасител и кофпомпа във фургона.

2.2. Основно или ежедневно вътрешно и външно почистване на вагоните, съгласно изискванията на Отраслова нормала 1179663-86.

2.3. Периодично дезинфекциране по план /ТХЕИ/.

2.4. Изпробване на автоматичната спирачка, системите за отопление и осветление на вагона.

2.5. Зареждането на вагоните с вода през периода, определен от Вагонно стопанство.

2.6. Ревизор-вагоните, които съгласно организацията на работа на вагоноревизорската служба са задължени да ръководят и контролират работата на работниците от спомагателната

служба, носят отговорност за изпълнение на изискванията по екипирането на пътническите вагони.

**Чл. 39.** Междинен технически преглед на влаковете.

Междинният технически преглед бива:

1. Технически преглед на спиращ влак.

2. Технически преглед на неспиращ влак.

**Чл. 40.** Междинен технически преглед на спиращ влак.

1. На товарните влакове този преглед се извършва в рамките на престоя на влака, който по правило е предвиден и посочен в таблица I на книжките-разписания за движението на влаковете.

2. На всички категории пътнически влакове, междинният технически преглед се извършва в рамките на престоя им.

**3. Междинният технически преглед на спиращ влак обхваща:**

**3.1. Изслушване на влака.**

За изслушването на влака, ревизор-вагоните, съобразявайки се с дължината му, застават на такова място в страни от коловоза така, че да може да изслуша в движение и последният вагон на влака. Изслушването се заключава във визуален и слухов преглед, при който се обръща внимание за окопавания и напластявания на колелата, удари на разкачени части от спирачната система, държачи автоматични или ръчни спирачки, загряване на букси, влошен ход на вагона и др. подобни неисправности, чийто характер може да се установи само във време на движение на вагоните.

**3.2. Преглед на влака.**

След установяването на влака, ревизор-вагоните започват технически преглед на вагоните по установения ред (преглед на връзките между вагоните, тегличноотбивачните съоръжения,

коша на вагона, ходовите части и т.н.). При откриване на неисправности и повреди по вагоните, раз местване и застрашаващи опазването на товарите, недопустими условия за пътуване на пътниците, ревизор-вагоните уведомяват незабавно дежурният ръководител и вземат всички необходими мерки за отстраняване на тези неисправности, които са във възможностите им. В случаите, когато се налага изваждането на вагона, ревизор-вагоните облепват същия със съответния етикет и издават известие обр.ВП-2.

**4. На неспиращ в гарата влак, ревизор-вагоните извършват само изслушване.**

За изслушването на влака, ревизор-вагоните застават на такова място, от което най-добре ще могат да изслушат влака и визуално проследят преминаването му. В случай, че забележат неисправности по вагоните, които застрашават сигурността на движението на влака, ревизор-вагоните уведомяват дежурният ръководител, като в зави-

мост от естеството на повредата, заедно преценяват действията, които трябва да предприемат (да бъде незабавно спрян влака или да бъде уведомена следващата гара за преглед на вагона).

5. Редът и начините на уведомяване на дежурният ръководител от ревизор-вагоните се установяват в ТРА на гарата и в двустранната наредба за ваимоотношенията в работата между вагоноревизорската служба и гарата.

**Чл. 41.** Технически преглед на вагони, намиращи се в оперативен резерв и на гараж.

1. Всички товарни и пътнически вагони поставени в резерв или гарирани за по-продължителен период, в технически гари за вагоноревизорската служба, трябва да бъдат изправни и преглеждани както следва:

1.1. Вагоните в резерв - ежедневно.

1.2. Вагоните на гараж - ежемесечно.

2. При техническият преглед на такива вагони, ревизор-вагоните отбелязват евентуално нанесените повреди и липси по вагоните в тефтерите си, след което записват същите в книгата за техническите прегледи и вземат мерки за отстраняването им или облепват вагоните за ремонт, като издават и съответните документи за търсене на материална отговорност за нанесените щети.

3. Вагоните оставени в резерв или на гараж, трябва да бъдат със затворени врати и прозорци и пломбирани. Ревизор-вагоните, чийто работно място е в гари, в които са гарирани такива вагони, са длъжни да ги наблюдават и опазват от повреждането им.

## РАЗДЕЛ V.

СПИРАЧНИ СИСТЕМИ НА  
ВАГОНИТЕ - ВИДОВЕ, ИЗИСКВАНИЯ И  
ИЗПРОБВАНЕ

Чл. 42. Всички вагони на БДЖ и частни такива, представлявани от БДЖ, трябва да бъдат съоръжени със спирачни системи както следва:

1. Пътническите вагони - с автоматични спирачки със сгъстен въздух и ръчна спирачка.

2. Товарните вагони - с автоматични спирачки със сгъстен въздух. С ръчни спирачки товарните вагони трябва да бъдат съоръжени процентно, както следва:

2.1. Всички вагон-цистерни, хопер-дозаторите, седловидните и др. със специално предназначение - 100%.

2.2. Всички вагони с универсално предназначение - 30%.

2.3. Всички вагони от 760 мм жп. път - 50 %.

Чл. 43. Автоматичните спирачки на пътническите вагони трябва да имат режимни обръщатели за "Бърз влак", "Пътнически влак" и "Товарен влак". По изключение, допуска се на някои пътнически вагони да имат само обръщатели за "Бърз влак" и "Пътнически влак".

Чл. 44. Автоматичните спирачки на товарните вагони трябва да бъдат съоръжени с режимни обръщатели и товарообръщатели, както следва:

1. В зависимост от категорията на влака - за режим "Пътнически влак" и "Товарен влак".

2. В зависимост от натоварването на вагоните:

2.1. Вагоните със скорост на движение 100 км/ч. /режим S/ - за "Празен - Натоварен" с ръчно или автоматично обръщане.

2.2. Вагоните със скорост на движение 120 км/ч. /режим SS/ - с автоматично безстепенно спиране в зависимост от натоварването.

Чл. 45. В зависимост от нуждите на експлоатацията вагоните трябва да са съоръжени още и с обръщателни устройства за:

1. Устройство за ръчно разхлабване на спирачката.
2. Устройство за изолиране на автоматичната спирачка.
3. Устройства за "Планина - Равнина" /само при някои видове функционални вентили/.

Чл. 46. С автоматичните спирачки със сгъстен въздух се извършват следните видове задържания:

1. Степенно задържане - извършва се чрез степенно понижаване на налягането в главния въздухопровод от 5 бара до 3,5 бара. Първата степен

трябва да се направи като налягането се понижи с 0,3 бара. При тази степен всеки функционален вентил трябва да премине в положение задържане, без да саморазхлаби.

2. Пълно служебно задържане - извършва се като налягането в главния въздухопровод се понижи от 5 до 3,5 бара без прекъсване. При това задържане се получава максималното налягане в спирачните цилиндри и се постига максимален натиск на калодките (накладките).

3. Бързо (внезапно) задържане - извършва се като се изпуска изцяло сгъстеният въздух от главния въздухопровод. При това задържане се постига най-висок спирачен ефект поради най-късите времена за напълване на спирачните цилиндри.

4. Принудително (аварийно) спиране - извършва се без задействането на кранмашиниста, в случаите на:

4.1. Задействането на устройството за бдителност на локомотивният машинист или отваряне на клапан за внезапната спирачка.

4.2. Задействането на АЛС.

4.3. Скъсването на влака.

4.4. Спукване на главният въздухопровод.

Чл. 47.(1). Стойностите на спирачните и обръщателни маси са записани на специалните спирачни табели или шаблонирани на надлъжните греди на вагона, в близост да шаблона за типа на спирачната система.

(2). Цифрите означени на табелите трябва да бъдат релефни, а тези на надлъжните греди да са написани с боя, с цвят бял до слонова кост.

Чл. 48. Пътническите вагони съоръжени с високомощни спирачни системи за режим R, могат да имат и знак R, който означава, че спирачката за този режим има спирачен ефект от

150 до 170 % спирачни процента при празен вагон.

Чл. 49. При вагони с високо-ефективни спирачни системи с режим "R" и имащи бързодействащи ускорители, при записване на спирачната маса за този режим, първо се записва спирачната маса без използване на ускорителя, а след нея - спирачната маса с използване на ускорителя. Тази последна спирачна маса се изписва с червена боя. Записването във ВП-11 на спирачната маса с червена боя, се разрешава само ако са на лице следните условия:

а). Ако всички вагони във влака са съоръжени с бързодействащи ускорители;

б). Ако броя на осите на влака е по - голям от 60.

Чл. 50. Шаблона за спирачната маса на товарните вагони съоръжени със спирачна система с автоматично безстепенно спиране в зависимост от

натоварването се поставя от двете страни на вагона, по средата на надлъжната греда, в близост до шаблона за типа на автоматичната спирачка.

ПРИМЕР: KE - GP - A

max:00 т

Числото, което е изписано в правоъгълната рамка, представлява максималната спирачна маса, която спирачката може да осигурява.

**Чл. 51.** При товарни вагони със спирачни системи с автоматично двустепенно спиране в зависимост от натоварването, за улеснение на експлоатационния персонал, до табелата за спирачната и обръщателна маса, се поставя и индикатор (сигнализатор) за режима на спирането. Показанията на

този индикатор са показани на приложение 6.

**Чл. 52.** Стойността на спирачната маса, която може да осигури една ръчна спирачка задействана от платформа при товарните вагони се надписва заедно с тази на собствената маса на вагона в правоъгълник.

ПРИМЕР:

00.000 kg	- собствена маса
00.0 т.	- спирачна маса

**Чл. 53.** Когато вагона е със застопоряваща (фериботна) спирачка задействана от земята, долната половина на правоъгълника, която обгражда спирачната маса е оцветена в червено.

**Чл. 54.** Общи изисквания за поддържане и изпробване на спирачките.

1. Изправността на спирачките на пътническите вагони се поддържа чрез извършване на междинна ревизия. Технологичните изисквания за извършване на тази ревизия, като и шаблона за същата са предписани в специална Инструкция, одобрена от директора на Вагонно стопанство.

2. Калодките трябва винаги да заемат правилно положение спрямо повърхността на търкаляне на колелата, както при задържана спирачка, така и при разхлабена.

Под понятието "правилно притисната калодка" трябва да се разбира, тази която с цялата си повърхност се притиска към повърхността на търкаляне.

Под понятието "правилно отделена калодка", трябва да се разбира тази, която е равномерно отделена с цялата си дължина на предписаното

разстояние (6-10 мм) от повърхността на търкаляне.

**Чл. 55.** Калодките трябва да бъдат подменени, когато дебелината им в най-тънката част е достигнала:

1. Чугунени калодки: 10 мм. - при товарните вагони и 20 мм при пътническите вагони.

2. Композиционни калодки: 14 мм. както за товарни, така и за пътнически вагони.

При неравномерно (клиновидно) износване на калодките, меродавна е дебелината измерена на 50 мм. от върха на тънкия край.

При двойни калодки, ако имат неравномерно износване и разликата в дебелините помежду им е по-голяма от 20 мм., задължително се подменят с нови.

3. Накладките трябва да бъдат подменени, когато дебелината им е достигнала както следва:

3.1. 5 мм. за вагоните за вътрешно съобщение.

3.2. 10 мм. за вагоните за международно съобщение.

При неравномерно износване на накладките и разликата в дебелината им при един накладкодържател е по-голяма от 5 мм., а между накладките на двата накладкодържатели по - голяма от 10 мм., задължително се подменят с нови.

**Чл. 56.(1).** Спирачките на всички вагони включени в съставите на влаковете, трябва да бъдат изпробвани.

(2). Работата, която ревизор-вагоните извършват за да проверят и установят изправността на спирачките и тяхната готовност за действие, се нарича проба на спирачката.

(3). Изискванията за подготовката, изпробването и видовете проби, които се извършват на спирачните системи на влаковете са предписани в Раздел III на ПДВ.

(4). Изискванията за ремонта и следремонтното изпитание на спирачните системи, са предписани в Правилника за ремонт и следремонтни изпитания на спирачни системи на подвижния състав на БДЖ.

**Чл. 57.** Проверката за притискането на калодките, след задържане за проба, се извършва, както следва:

1. При спирачки с чугунени калодки - чрез чукане с чук.
2. При спирачки с композиционни калодки - чрез побутване с чук.
3. При дискова спирачка - чрез визуална проверка на показанията на сигнализаторите (приложение 5).

**Чл. 58.** След разхлабване на спирачката, калодките трябва да са отделени от колелата на 6 - 10 мм., а накладките на 1 - 2 мм. Проверява се дали сигнализаторите показват "спирачката разхлабена" (приложение 5).

**Чл. 59.** Големините на ходовете на буталата на спирачните цилиндри при пълно задържане, както и при пробите на спирачките са дадени в приложение 2, 3 и 4.

**Чл. 60.** При зимни условия, характерни със силни снеговалежи и минусови температури, трябва допълнително да спазват и изпълняват и следните изисквания:

1. Преди свързването на гумените съединителни ръкави е задължително те да бъдат почистени от попадналия сняг или ледени парчета.

2. При продухването на главният въздухопровод на локомотива да се уверят, че наистина въздухът е станал сух и чист.

3. При минусови температури, преди да пристъпят към проверка на задържане на спирачките, да извършат две/три внезапни задържания и ударни разхлабвания.

4. При подготовката на спирачките за проба, да проверяват калодките на всеки триъгълен вал дали не са замръзнали към колелата.

## РАЗДЕЛ VI.

### ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКОТО СЪСТОЯНИЕ НА ВАГОНИТЕ И ОТДЕЛНИТЕ ИМ ВЪЗЛИ ПРИ ТЕХНИЧЕСКИТЕ ПРЕГЛЕДИ

**Чл. 61.** Забранява се включването на товарни и пътнически вагони в състава на влак, на които не е извършен технически преглед.

**Чл. 62.** Техническото състояние на вагоните, възлите и частите се определя съгласно изискванията залегнали за същите в RIC, RIV и специалните инструкции.

**Чл. 63.** Не се допускат в експлоатация вагони, на които при техническия преглед са открити следните неизправности:

**1. Колооси**

**1.1.** Разхлабен бандаж - един бандаж се счита за разхлабен, когато е на лице минимум един от следните признаци:

- неясен звук;
- разхлабена връзка на укрепителния пръстен;
- поява на ръжда между бандажа и венца на колелото на повече от 1/3 по обиколката;

- превъртане на бандажа върху венца и в равнината на колелото (видимо несъвпадане на контролните репери върху бандажа и венца на колелото съгласно т. 34.6.2. на RIV).

**1.2.** По повърхността на търкаляне:

- побитости;
- канал по повърхността на търкаляне с размери: дълбочина 1 мм. и ширина 15 мм. в зоната от основата на

реборда до 100 мм. измерено от вътрешната челна повърхност на бандажа и 2 мм. за останалата част;

- окопани места с дължина по-голяма от 60 мм.;
- напластени места с дължина по-голяма от 60 мм., или с височина по-голяма от 1 мм.;
- не трябва да има драскотини или пукнатини по фаската на триещата повърхност;
- не трябва да има откъртвания, шупли, разслояване с дължина по-голяма от 60 мм.

**1.3.** Дебелина на бандажите по-малка от отбелязаната в т. т. 35.4 на RIV и RIC.

**1.4.** Вертикално подрязване на реборда (критерий  $qr$ ) по-малък от 6,5 мм. за колооси за 1 435 мм. жп. линии и 6 мм. за колооси за 760 мм. жп. линии, измерен със специален шаблон.

**1.5.** Разлика в диаметрите на колелата на колоосите, както следва:

а). Пътнически вагони:

- по-голяма от 5 мм. между колоосите в една талига и 10 мм. за колоосите между двете талиги.

б). Товарни вагони:

Четириосни вагони:

- по-голяма от 10 мм. между колоосите в една талига и 20 мм. за колоосите между двете талиги.

Двуосни вагони:

- по-голяма от 35 мм.

2. Букси.

- загрята до състояние, когато при допир с ръка причинява болка;  
 - когато е превъртяла;  
 - изтича смазочното средство или допуска проникване на прах и вода;  
 - непрегледани букси на дерайлирал вагон.

3. Осни вилки и ресорни блокове:

- липсващи или хлабави подбусови връзки (фербини);  
 - спукани или деформирани вилки и блокове.

4. Ресори:

- разнотипни ресори;  
 - счупен или спукан главен ресорен лист;  
 - счупен или спукан друг ресорен лист на разстояние от средата на ресора на повече от 1/4 от дължината на целия лист, независимо че не липсва частта. При параболични ресори, не трябва да има счупен лист.

5. Теглични съоръжения:

- счупени или пукнати теглични пръти;  
 - износване по тялото на тегличната кука или водилото, което да позволява завъртане на тегличната кука около остта ѝ във водилото;  
 - диаметъра на тегличния болт по-малък от 50 мм.;  
 - счупени пружини или металогумен пакет;  
 - изтеглена теглична кука на разстояние повече от 75 мм от челната греда и водилото.

6. Буфери:

- пукнатини в основата на цилиндричната част на коша, както и

буферната гилза, надвишаващи 1/4 от обиколката им;

- при натискане с ръка буфера се свива повече от 15 мм.;

- повредени средства, предпазващи гилзата от изпадане.

7. Неизправности по коша на вагона, ходовата част, системите за отопление и осветление, спирачната система, съоръженията за преминаване между вагоните, закрепването на подвижните части, превишаващи нормите и предписанията на правилниците RIV, RIC, ПТЕ и вътрешните правилници за периодичен ремонт на вагоните и специалните инструкции за отделните части и възли.

## РАЗДЕЛ VII.

### НАТОВАРВАНЕ НА ВАГОНИТЕ И ОПАЗВАНЕ НА ВАГОННИЯ ПАРК

Чл. 64. Общи предписания за натоварване и укрепване на товарите.

1. Товарът трябва да бъде укрепен и се намира в такова състояние върху вагона, че да не застрашава в никакъв случай сигурността на движението и в процеса на превоза да не нарушава габарита.

2. Натоварването на ос и натоварването на линеен метър не трябва да превишава допустимия максимум по линиите на всяка железница, съгласно том 2 на Приложение II към Правилника RIV.

3. Ако товарът не може да се разпредели така, че осите или талигите и колелата да се натоварят равномерно, трябва да се внимава да са спазени следните правила:

- При двуосни вагони, съотношението между натоварването на осите не бива да бъде по - голямо от 2 : 1.

- При талижни вагони, съотношението между натоварването на талигите не бива да бъде по - голямо от 3 : 1.

- При неравномерно натоварени колела, съотношението между натоварването на колелата на една ос не бива да бъде по-голямо от 1.25 : 1.

4. Разпределението на тежки товари по товарната дължина на вагона - не бива да се превишават максимално допустимите съсредоточени тегла, които важат само за съответно посочените на вагона дължини:

- Товарът е разположен непосредствено върху пода.

- Товарът лежи върху две или повече подложки.

5. Товари които по своите размери и конфигурация не могат да бъдат правилно разположени във вагона, трябва да се превозват при особенни условия като негабаритни,

съгласно изискванията на фиш 502 на UIC и Инструкция за натоварване и превоз на негабаритни и тежки товари по железниците.

6. Вагоните подавани за натоварване трябва да са технически изправни, като се обърне особено внимание да са със здрави подове и покриви; изправни разтоварващи механизми на специализираните вагони, изправни врати и капаци, осигурителни валове, люкове, кранове централни и странични, ключалки, пломбени уши, ревизията на вагона, надписи и шаблони нанесени по вагона и други.

Ревизор вагоните определя годността на вагоните за подаването им за натоварване.

7. Натоварването и укрепването на товарите върху вагона се извършва съгласно Приложение II на RIV - Том 1, Том 2, Том 3 и Том 4; Правилника ППВ (Приложение 6 СМГС), Инструкция за военни превози, Правилника за натоварване на вагони за превоз през ферибота и Одобренията от Направ-

ление "Вагонно стопанство" при фирма "БДЖ" схеми за натоварване.

**Чл. 64. Опазване на вагонния парк**

1. За констатирани липси и повреди на вагоните във влаковете, след маневра в гарите, при разтоварване или натоварване се издава Образец VI-261 за събиране на дължимите суми от виновните, причинили повредите по вагоните.

2. В маневрени и подгърбични райони, при разпускането и маневрирането на вагоните при разкомпозиране или композиране, ревизор вагоните следи за последствията от тези действия с вагоните.

При констатиране на повреди по вагоните или разместване на товарите, ревизор вагоните оформя същите и издава Образец VI-261. Освен това вписва номера на вагона в специална книга за маневрен район на гарата, съгласно Инструкцията за техническо

предаване и опазване на товарния вагонен парк.

3. Предаването на влака на влаковата бригада става с Образец VI-262, съгласно заповед на БДЖ. При констатирани разлики между началния инвентарен опис и Образец VI-262 дежурния ревизор вагони е длъжен да я оформи по установен ред.

4. За търсене на материална отговорност от виновните длъжностни лица допуснали повреди или липси по вагоните се издава Образец VI-261. Попълва се съгласно графите в три екземпляра.

Образец VI-262 - инвентарен опис на пътническите вагони. Попълва се съгласно графите на лицевата част в три екземпляра. При различие се прави бележка на гърба, съгласно заповедта за опазване на пътническия вагонен парк.

5. В случаите когато ревизор вагони насочват вагон за претоварване по повреда, която има рекламационен

характер в Образец VI-261 не се посочва виновната страна. Съответната товарна гара изпраща преписката на Вагонния район, където служи ревизор вагоните издал Образец VI - 261. Вагонният район урежда рекламацията на основание споразумителен протокол по случая.

6. Ревизор вагони да използва и:

- "Инструкция за техническо предаване и опазване на товарния вагонен парк" от 01.06.1990 година, съгласно заповед № 556 от 25.04.1990 година на БДЖ.

- "Инструкция за експлоатация на вагонрезервоар за цимент" от 02.02.1984 година.

- Заповед № 243 от 27.02.1989 година за опазване на пътническия вагонен парк.

- Инструкция за натоварване и превоз на негабаритни и тежки товари по железниците (1957 година).

## РАЗДЕЛ VIII.

### ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ПРОТИВОПОЖАРНАТА ОХРАНА И ПРИ АВАРИИ

Чл. 65. На всяко работно място на вагоноревизорската служба трябва да има утвърдени противопожарни наредби и инструкции по противопожарната охрана за осигуряване на пожарна безопасност на работните помещения и на вагонния парк.

Чл. 66. Всеки ревозор - вагони трябва да бъде запознат с инструкциите за дейност при пожари и аварии, утвърдени от ръководителя на вагонното стопанство, в които да са определени поведението и задълженията им.

Чл. 67. При случаи на пожар, авария или злополука, за възобновяване на работата, както и за изменение

на обстановката, нареждане има право да дава ръководителя на вагонното стопанство или в негово отсъствие - заместникът му.

Чл. 68. При гасене на запалвания и пожари в подвижния състав, да се спазва Инструкцията за гасене на пожари в подвижния железопътен състав на Фирма "БДЖ" от 1983 година.

## РАЗДЕЛ IX.

### ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Чл. 69. Тази инструкция влиза в сила със заповед на Генералния директор на ДФ "БДЖ".

Чл. 70. Всички инструкции издадени преди нея, както и текстове на разпореждания отнасящи се до

статута на вагоноревизорската служба и техническите прегледи на вагонният парк на БДЖ, да се считат за невалидни.

## ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Съкратено наименование на автоматичните спирачки със състен въздух.
2. Таблица за големините на ходовете на буталата на спирачните цилиндри на вагони за междурелсие 1435 мм.
3. Таблица за големините на ходовете на буталата на спирачните цилиндри на вагони за междурелсие 760 мм.
4. Таблица за големините на ходовете на буталата на спирачните цилиндри на вагони на СЖД.
5. Сигнализатор (индикатор) на дискова спирачка.
6. Сигнализатор (индикатор) на автоматична спирачка с автоматично двустепенно регулиране на спирачната сила в зависимост от натоварването.
7. Схема и таблица за преместване на болтовете на лостовата спирачна система на колоосите.
8. Списък на инструментите и принадлежностите на ревизор-вагоните.

## Приложение 1

1. Автоматични спирачки със състен въздух със степенно разхлабване (неизтощаеми спирачки).

O - Оерликон спирачка

KE - Кнор-KE спирачка

WU - Вестингхаус спирачка тип U

WE - Вестингхаус спирачка тип E

Bo - Божич спирачка

Ch - Шарми спирачка

DK - Дако спирачка

Dr - Дролсхамер спирачка

Hik - Хилдебранд-Кнор спирачка

Kk - Кунце-Кнор спирачка

Br - Бреда спирачка

2. Автоматични спирачки със  
сгъстен въздух без степенно  
разхлабване (изтощаеми спирачки).

K - Кнор спирачка

W - Вестингхаус спирачка

Приложение 2

ТАБЛИЦА

За ходовете на буталата на спирачните  
цилиндри на вагони за междурелсие  
1435 мм

Тип на вагона	Ход на буталата в (мм) при режим:		Забележка
	„празен“	„натоварен“	
Вагони без РЛС	100	-	При достигане на ход 200 мм, да се възстановява на 100 мм.
Пътнически вагони с РЛС тип ДА или ДРВ	70-100 105-115	-	-
Товарни вагони с РЛС тип ДА	70-95 107-113	100-130 125-155	-
Товарни 2- осни вагони с РЛС тип ДРВ	35-65 50-90	85-115 120-130	-
Товарни 4- осни вагони с РЛС тип ДРВ	55-85 70-100	95-125 130-140	-
ЕМВ	30-45 45-60	-	-

**Забележка:** 1. Ходовете на буталата, посочени в числител, са при задържане на спирачките с 0.5-0.7 бара.

2. Ходовете на буталата, посочени в знаменателя, са при пълно служебно задържане (понижено налягане в ГВП с 1.5 бара).

## Приложение 3

## ТАБЛИЦА

За ходовете на буталата на спирачните цилиндри на вагони за междурелсие 760 мм.

Тип на вагона	Ход на буталата в (мм) при режим:		Забележка
	„празен“	„натоварен“	
Пътнически вагони с РЛС тип САБ-ДА	65 - 90 100-110	-	-
Пътнически вагони с РЛС тип САБ-ДРВ	45-75 65-90	-	-
Товарни вагони с РЛС тип САБ-ДА	55-75 85-95	70 - 95 100-125	-
Товарни вагони с РЛС тип СБА-ДРВ	45-75 70-90	75 - 90 100-110	-
Товарни вагони строени след 1975 г. с РЛС тип САБ-ДРВ	30 - 40 40 - 50	-	-

**Забележка:** 1. Ходовете на буталата, посочени в числителя, са при задържане на спирачките с 0.5-0.7 бара.

2. Ходовете на буталата, посочени в знаменателя, са при пълно служебно задържане (понижено налягане в ГВП с 1.5 бара).

## Приложение 4

## ТАБЛИЦА

За ходовете на буталата на спирачните цилиндри на вагони на С Ж Д

Тип на вагона	При излизане от ремонт и в експлоатация	Максимално допустим при пълно задържане в експлоатация (без регулатори РДС)
Пътнически вагони		
1). с чугунени и композиционни калодки	80 - 120 130 - 160	180
2). със спирачка КЕ, Дако, Оерликон	50 - 70 105 - 115	125
Товарни вагони		
1). с чугунени калодки	40 - 100 75 - 125	175
2). с композиционни калодки	30 - 80 40 - 100	130

**Забележка:** 1. Ход на буталата на спирачните цилиндри при композиционни калодки на пътнически

вагони е посочен с отчитане на дължината и на хамута.

2. Ходовете на буталата, посочени в знаменателя, са при задържане на спирачките с 0.5 - 0.7 бара.

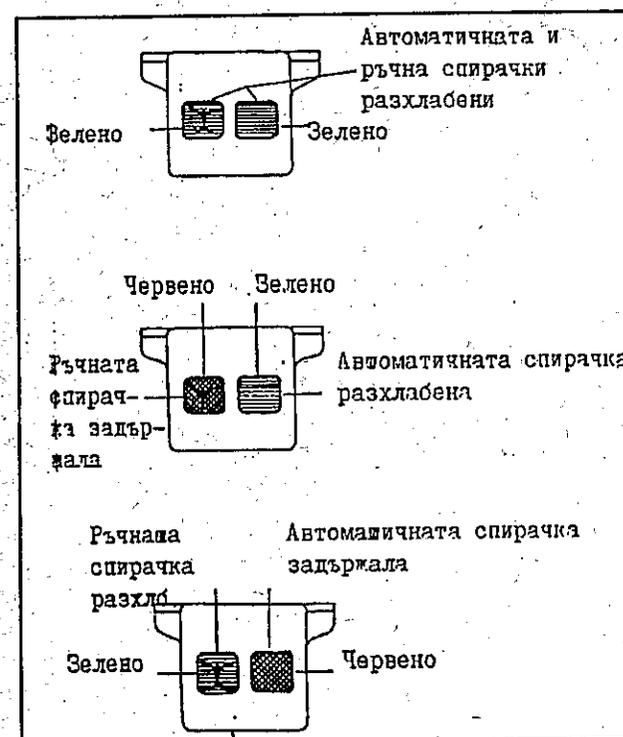
3. Ходовете на буталата, посочени в знаменателя, са за пълно служебно задържане.

## Приложение 5

### СИГНАЛИЗАТОР

(индикатор) на дискова спирачка

Показания на сигнализатора (индикатора) на положенията на автоматичната и ръчни спирачки

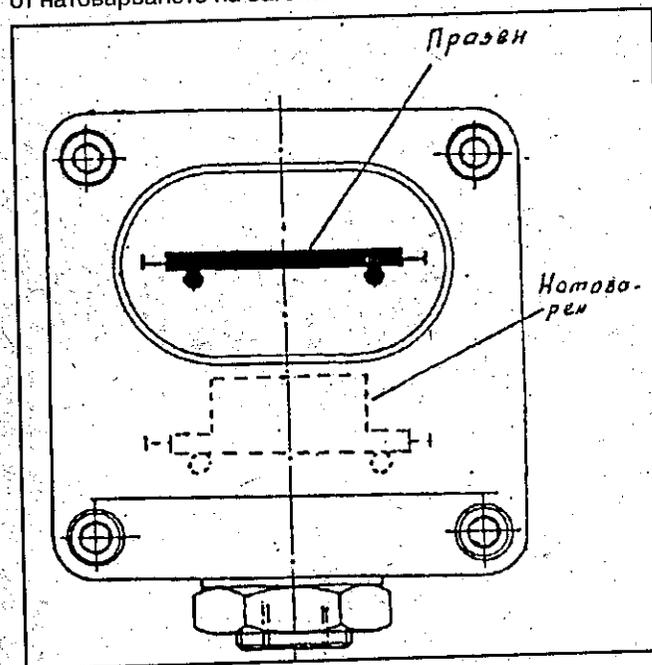


Приложение 6

**СИГНАЛИЗАТОР**

(индикатор) на автоматична спирачка с автоматично  
двустепенно регулиране на спирачната сила в  
зависимост от натоварването

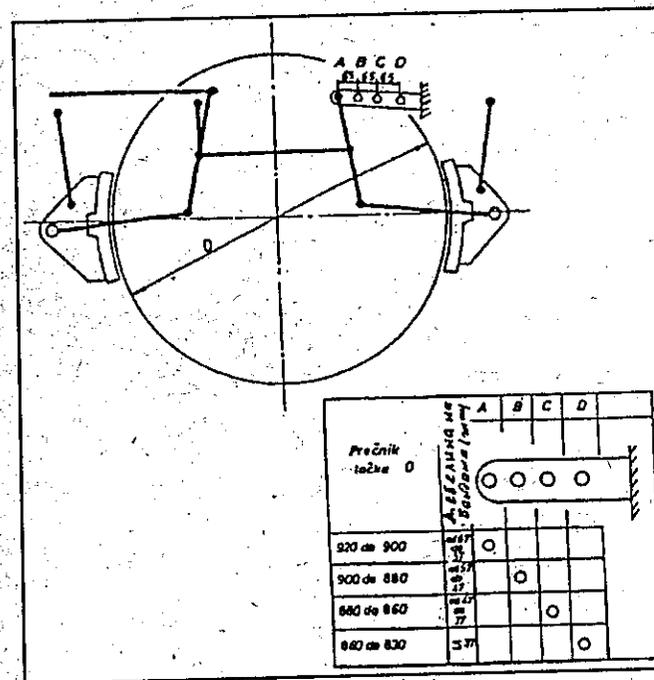
Показания на сигнализатора (индикатора) на  
положенията на автоматичната спирачка в зависимост  
от натоварването на вагона



## Приложение 7

### СХЕМА И ТАБЛИЦА за преместването на болтовете на лостовата спирачна система на колоосите

Схема и таблица за преместването на болтовете на лостовата спирачна система на колоосите в зависимост от диаметъра на колелата на талига БТ 6



Приложение 8

**СПИСЪК**

на инструментите и принадлежностите  
на ревизор - вагоните

1. Ревизорски фенер
2. Джобна свирка
3. Технически образци и етикети
4. Лепило
5. Тебешир
6. Часовник
7. Шаблон qR
8. Тръбен ключ (гарга)
9. Чук с тегло 400-500 грама и  
дръжка с дължина 0.6 - 0.8  
метра.
10. Рулетка - 2 метра