



**УТВЪРДИЛ:**



**инж. АНДОН АНДОНОВ**  
**ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР**  
**НА „МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК” ЕАД**

**Дата : 03.10.2017 година**

**ИНСТРУКЦИЯ**  
**ЗА**  
**ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,**  
**ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА**  
**ТОВАРНИ ВАГОНИ**  
**СОБСТВЕНОСТ**  
**НА**  
**„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК” ЕАД**

**Съгласувал:**

**инж. Ясен Чаушев**

**Директор „Производствено-технически въпроси”**



**Съгласувал:**

**инж. Живко Бончев**

**Ръководител отдел „Ж.п. транспорт”**




**Изготвил:**

**инж. Стойко Иванов**

**Главен инженер железопътен транспорт**



|   |  |                      |
|---|--|----------------------|
|  <p>„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК” ЕАД</p> | <p>ЛИЦЕ ОТГОВОРНО ЗА ПОДДРЪЖКА</p> <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,<br/>ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА ТОВАРНИ ВАГОНИ</b></p> |                      |
|   | <p><b>ПЛОПТВ – I. 59</b></p>   | <p>страница 2/17</p> |

## I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.

**1.** Настоящата инструкция определя изискванията за експлоатация, поддръжка и технически изисквания към вагоните собственост на „Мини Марица-изток” ЕАД.

**2.** С вагоните, собственост на Дружеството се извършва превоз на материали, необходими за поддръжката, строителството и ремонта на железния път, изкуствените съоръжения, контактната мрежа и добити в дружеството лигнитни въглища предназначени за топлоцентралите.

**2.1.** С вагоните, собственост на „Мини Марица-изток” ЕАД могат да се извършват и превози на външни товародатели при спазване на действащата нормативна уредба и европейски директиви.

**3.** Изискванията на настоящата инструкция са задължителни за работещите в „Мини Марица-изток” ЕАД, на длъжности, свързани с експлоатацията и поддръжката на товарните вагони.

**4.** Движение на вагони по железопътната инфраструктура на Република България се допуска само след издадено разрешение от Изпълнителна Агенция „Железопътна администрация” (ИА ЖА) за въвеждане в експлоатация съгласно Наредба № 57 за условията и съществените изисквания към железопътната инфраструктура и превозните средства за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз или след издадено разрешение от Управителя на инфраструктурата (УИ) за еднократно преминаване на вагони по определен маршрут и определени условия.

**4.1.** Изискванията на точка 4 от настоящия раздел се отнасят само за вагони, въведени в експлоатация след 19.08.2008 година.

**5.** Всички вагони, движещи се по железопътната инфраструктура на Република България трябва да имат отличителни надписи съгласно Приложение „П” – Част „О” „Идентификация на возилата“ на Решение на Комисията 2011/314 ЕС от 12 май 2012 год. и да бъдат регистрирани в Националния регистър на подвижния състав на Република България.

**6.** За всеки вагон в клоновете на Дружеството се води, актуализира и съхранява технически паспорт (досие) на нетягов подвижен състав (вагони).

**6.1.** В техническият паспорт трябва да бъдат отразени минимум следните данни:

**6.1.1.** Дата на производство, завод производител, конструктивна скорост, вид на спирачката, спирачна маса, вид на талигата, база, тара, периодични ремонти, и други данни по преценка на собственика.

**6.1.2.** Досие за поддръжка – състои се от следните четири елемента:

**6.1.2.1.** основна документация – състояща се от:

- ▶ чертежи и описание на превозното средство и компонентите му;
- ▶ списък на нормативните изисквания относно поддръжката на единицата;
- ▶ схеми на системите (електрически, пневматични, хидравлични и диаграми на веригите за контрол);
- ▶ допълнителни системи на вагона.

Тази документация се актуализирана от ЛОП.

**6.1.2.2.** Обосновка за проектиране на поддръжка – обяснява как дейностите по поддръжка се дефинират, проектират и актуализират, за да може характеристиките на превозното средство да бъдат съхранявани, в допустимите граници, по време на експлоатацията му и да се гарантира, че превозното средство е в състояние да се движи безопасно в съответствие с планираната експлоатация.

Досието на обосновката за планиране на поддръжката съдържа:

- ▶ съществуващ опит, принципи и методи, които са използвани за планиране на поддръжката на единицата;



► характеристика на използване – гранични стойности за нормалната експлоатация на единицата (например км/месец, климатични ограничения, разрешени видове товари и др.);

► съответни данни, използвани при планиране на поддържащите дейности и произход на тези данни (съществуващ опит);

► извършени изпитвания, изследвания и изчисления с оглед планиране на поддръжката.

**6.1.2.3.** Досие на описанието на поддръжката – описва как се извършват дейностите по поддръжката. Дейностите по поддръжката включват: проверка, мониторинг, тестове, измервания, замени, проверки и поправки.

Досието на описанието на поддръжката съдържа най-малко:

► функционално описание на основните възли и агрегати;

► списък на резервни части;

► гранични стойности на компонентите, които не трябва да бъдат превишавани по време на експлоатация, съгласно действащите нормативни документи;

► Европейски законови задължения: там където компонентите и системите са обект на специфичните Европейските законови задължения, тези задължения трябва да бъдат изброени;

► план за поддръжка – структурния набор от задачи за извършване на поддръжката, включва дейности, процедури и средства. Описанието на този набор от задачи включва:

- инструкции с чертежи за демонтаж/ монтаж, необходими за правилният демонтаж/ монтаж на заменяемите части;

- критерии за поддръжка;

- проверки и тестове на съответните части за безопасността – включват визуална проверка и тестове за изпитване без разрушение (където е уместно, например за откриване на недостатъци, които могат да намалят безопасността);

- инструменти и материали необходими за изпълнението на задачата;

- консумативи необходими за изпълнението на задачата;

- осигуряване на лични предпазни средства и оборудване за безопасност.

Точка 6.1.2.3 от настоящия раздел се отнася за нива на поддръжка от 1 ÷ 3, съгласно ПЛОПТВ II.44.

**6.1.2.4.** Необходими тестове и процедури, които трябва да бъдат извършени преди връщането в експлоатация.

**6.2.** Досие за описание на извършената поддръжка в което се отразяват прегледите, ремонтите и обслужванията.

**6.3.** Техническо досие на съоръженията с повишена опасност (СПО).

**7.** В рудници „Трояново-1” и „Трояново-север” в участъци „Ж.п. транспорт” се съхраняват техническите досиета на вагоните при служител на длъжност Началник вагонно-ревизорски участък.

**7.1.** Досието на вагона съдържа:

**7.1.1.** Технически паспорт.

**7.1.2.** Досие за поддръжка.

**7.1.3.** Техническо досие на всяко съоръжение с повишена опасност.

**8.** Извършените ремонтни работи на СПО се записват в ремонтен дневник за освидетелстване, от лицето, извършило ремонта или изпитанието.

## **II. ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКО ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ВАГОНИТЕ.**

**1.** Основните техническо – експлоатационни параметри и характеристики на вагоните, собственост на „Мини Марица-изток” ЕАД трябва да отговарят на изискванията на Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и



сигнализацията в железопътния транспорт и настоящата инструкция.

**2.** Вагоните трябва да имат следните четливи надписи и знаци от двете страни на коша и рамата, нанесени с водо-неразтворима боя:

**2.1.** Дванадесет цифров номер, съгласно Приложение „П” – Част „О” идентификация на возилата по Решение на Комисията 2011/314 ЕС от 12 май 2012 год. – шаблонира се отляво на всяка странична стена, на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 2 000 mm от глава релса, в зависимост от вида на вагона.

**2.2.** Предприятие ползвател – шаблонира се по средата на всяка странична стена, на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 2 000 mm от глава релса, в зависимост от вида на вагона.

**2.3.** Вид на спирачката.

**2.4.** Спирачна маса – тип КЕ или тип „Матросов”.

**2.5.** Собствена маса (тара на вагона) - вагони с и без ръчна спирачка.

**2.6.** Табела на завода производител – година на производство, фабричен номер.

**2.7.** Дата на ревизия на АВС.

**2.8.** Дата на ревизия на среден ремонт (СР).

**2.9.** Разстояние между буферите.

**2.10.** Разстояние между централните лагери (база).

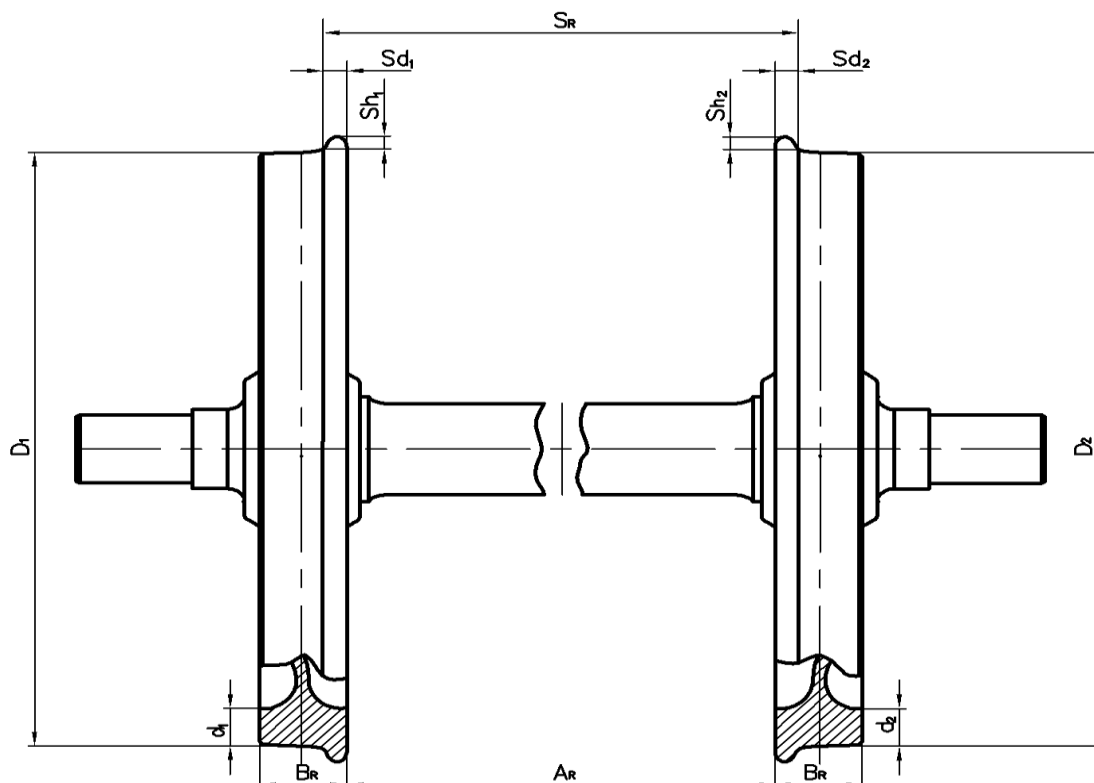
**2.11.** Допустимо натоварване на вагона.

**3.** Колоосите на вагоните за междурелсие 1435 mm в експлоатация трябва да отговарят на посочените параметри във фиг.1 и Таблица 1 .


**3.1.** Размерите по позиции 1, 2 и 3 от Таблица 1 трябва да бъдат едновременно изпълнени.

**3.2.** Разстоянието между външните повърхнини на ребордите на една колоос  $S_R$  на празен или натоварен вагон се измерва на нивото на глава релса.

**3.4.** Изискванията за колела с диаметър  $\leq 840$  mm се отнасят и за междинните колооси на вагони с 3 колооси, с шарнирно конструирана рама, но не са валидни за междинните колооси на вагони без талиги и за междинните оси на талиги.



Фиг. 1

|   |  |                      |
|---|--|----------------------|
|  <p>„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК“ ЕАД</p> | <p>ЛИЦЕ ОТГОВОРНО ЗА ПОДДРЪЖКА</p> <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,<br/>ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА ТОВАРНИ ВАГОНИ</b></p> |                      |
|   | <p><b>ПЛОПТВ – I. 59</b></p>   | <p>страница 5/17</p> |

**4.** Дебелината на бандажите, измерена в равнината на кръга на търкаляне, трябва да бъде най-малко:

**4.1.1.** 35 mm за товарни вагони със скорост на движение до 120 km/h.

**4.1.2.** 30 mm за товарни вагони със скорост на движение до 100 km/h.

**4.1.3.** 25 mm за останалите вагони.

| № по ред   | Обозначение   | Диаметър на колелото [mm] | Минимална стойност [mm]    | Максимална стойност [mm] |
|--|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| <b>1</b>   | Разстояние между външните повърхнини на ребордите, измерено на 10 mm над кръга на търкаляне $S_R = A_R + S_{d1} + S_{d2}$ | $\geq 840$                | 1410 (1418) <sup>(1)</sup> | 1 426                    |
|  |   | $< 840$ и $\geq 330$      | 1415                       | 1 426                    |
| <b>2</b>   | Разстояние между вътрешните челни повърхнини на бандажите или на заменящите ги части ( $A_R$ )                            | $\geq 840$                | 1 357                      | 1 363                    |
|  |   | $< 840$ и $\geq 330$      | 1 359                      | 1 363                    |
| <b>3</b>   | Дебелина на реборда, измерен на 10 mm над кръга на търкаляне $S_d$  | $\geq 840$                | 22                         | 33                       |
|  |   | $< 840$ и $\geq 330$      | 27,5                       | 33                       |
| <b>4</b>   | Височина на реборда измерена по кръга на търкаляне ( $S_h$ )  | $\geq 760$                | 28 (25) <sup>(2)</sup>     | 36                       |
|  |   | $< 760$ и $\geq 630$      | 30                         | 36                       |
|  |   | $< 630$ и $\geq 330$      | 32                         | 36                       |
| <b>5</b>   | Широчина на венеца на колелото ( $B_R$ )  | $\geq 330$                | 133                        | 140                      |
| <b>6</b>   | Вертикално подрязване на реборда ( $q_R$ )  | $\geq 330$                | $> 6,5$                    |                          |
| <b>(1)</b> – за колооси на двусни вагони с база по-голяма от 8 m с допустима скорост на движение 100 km/h при натоварен вагон и за вагони с осно натоварване 22,5 t на ос. |   |                           |                            |                          |
| <b>(2)</b> – размера 25 се отнася за колооси, които не са оперативно съвместими  |   |                           |                            |                          |

**Таблица. 1**

**4.2.** Разстоянието между вътрешните колооси на талигите не трябва да превишава 17,5 m.

**4.3.** Максимална разлика между диаметрите по кръга на търкалянето на колелата от една и съща ос не трябва да превишава 0,5 mm.

**4.4.** Максимална разлика между диаметрите по кръга на търкалянето на колелата за пътнически вагони в една талига не трябва да превишава 5 mm, а между две талиги – 10 mm.

**4.5.** Максимална разлика между диаметрите по кръга на търкалянето на колелата за товарни вагони в една талига не трябва да превишава 10 mm, а между две талиги – 20 mm.

**4.6.** Максимална разлика между диаметрите по кръга на търкалянето на колелата между двете колооси на двусен вагон не трябва да превишава 35 mm.

**4.7.** Електрическото съпротивление на всяка колоос, измерено от бандаж до бандаж с постоянно напрежение  $1,8 \div 2$  V и сила на тока 5 A, трябва да бъде не по-голямо от 0,010  $\Omega$ .

**4.8.** Разстоянието между центрите на предна или задна колоос и талера на съответния буфер не трябва да превишава 4.2 m.

**4.9.** Минималната допустима дебелина на венеца на колелата при моно-блок колела е означена с концентричен жлеб, престърган по външната челна повърхнина на колелата. Когато жлеба не е видим или липсва, да се спазват нормите за дебелина на венеца посочени в Таблица 2.



**4.10.** Не се допускат ръбове и развалцован материал в работната (външна водеща) повърхност на реборда до 2 mm от върха му.

**4.11.** Ширината на бандажите или заместващата ги част трябва да бъде  $133 \div 140$  mm.

| Максимален<br>диаметър<br>[mm] | Минимален<br>диаметър<br>[mm] |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1050                           | 970                           |
| 1000                           | 920                           |
| 950 (960)                      | 870                           |
| 920                            | 830                           |
| 900                            | 820                           |
| 850                            | 780                           |
| 840                            | 770                           |
| 760                            | 680                           |
| 730                            | 650                           |
| 680                            | 630                           |
| 650                            | 590                           |
| 630                            | 550                           |
| 580                            | 500                           |
| 550                            | 470                           |
| 470                            | 390                           |
| 390                            | 330                           |

**Таблица 2**

**5.** Забранено е пускането в експлоатация и включването във влакове на вагони с повреди по колоосите, които застрашават безопасността на движението.

**6.** Вагони, които се въвеждат в експлоатация трябва да имат в двата си края еластични теглични и отбивачни съоръжения.

**7.** Височината на центъра на буферите, измерена вертикално от главата на релсата в покой, трябва да бъде за товарните вагони – най-много 1065 mm и най-малко 940 mm.

**7.1.** Разликата между центровете на буферите на два съседни вагона или между надлъжните оси на сцепните автосцепки не може да бъде по-голяма от 100 mm.

**7.2.** Разликата между центровете на буферите на един вагон, измерена от главата на релсата не може да бъде по-голяма от 15 mm за челната гредка и 25 mm за надлъжните греди или по диагоналите.

**7.3.** Извършващият проба „А“ на автоматичните влакови спирачки носи отговорност и за състоянието на буферите на последния вагон.

**8.** Статичният габарит на вагоните трябва да бъде най-много – G2 съгласно БДС EN 15273-2: 2010 (габарит 02 VM).

**9.** Вагони, които се въвеждат в експлоатация трябва да са оборудвани с автоматична спирачка със съгъстен въздух.

**10.** Автоматичната спирачка на товарните вагони трябва да бъде оборудвана с режимен обръщател за „пътнически влак“ и „товарен влак“ или „планина“, „равнина“, а в зависимост от натоварването – с „Празен“ и „Натоварен“ или с „П“ (Порожний - Празен)“, „С“ (Средный - Среден) и „Г“ (Груженный - Натоварен).

**11.** Забранява се включването в състав на влак на товарни вагони, на които не е извършен технически преглед или имат дори една от следните неизправности, застрашаващи безопасността на превозите и опазването на товарите:





- 11.1.** Неизправни колооси и букси.
- 11.2.** Пукнатини или огъвания по рамата на талигите и други неизправности по тях.
- 11.3.** Пукнати или огънати осни вилки и ресорни стойки.
- 11.4.** разнотипни ресори, пукната ресорна скоба, главен ресорен лист, пружина или междинен ресорен лист, ако пукнатината е на разстояние, по-малко от 1/4 от дължината на листа, мерена от средата му, или счупената част липсва.
- 11.5.** Неизправности по теглично-отбивачните съоръжения.
- 11.6.** Отчупени или въртящи се челни повърхности или пукнатини по гилзата или коша на буфер с дължина, по-голяма от 1/4 от обиколката им.
- 11.7.** Пукнатини по отделните греди от рамата на вагона.
- 11.8.** Неизправности по спирачните съоръжения и осигурителните въжета и пояси, застрашаващи безопасността на превозите, счупена или липсваща дръжка на спирателен въздушен кран.;
- 11.9.** Вагони, претърпели дерайлиране или удар, на които не е извършен технически преглед за годност за движение.
- 11.10.** Изтекъл срок на периодична ревизия на вагоните в експлоатация, освен в случаите за ремонт.
- 11.11.** Разстояние (луфт) между плъзгалките от двете страни на талигата сумарно повече от 20 mm и по-малко от 2 mm, а за вагони с еластични плъзгалки - с луфт между плъзгалките.
- 11.12.** Незатворени с ключалките врати и капаци на покритите и откритите вагони и специални саморазтоварващи се вагони, несприведени в „транспортно положение”.
- 11.13.** Неизправности по покрива, коша, пода, капациите, вратите, клемиите, люковете и вентилационните отвори, които могат да причинят повреди от измокряне, изпадане, ограбване, разпиляване или изместване на товара.
- 11.14.** Наклонен кош повече от 75 mm, мерено между рамата и отвеса, спуснат от най-горния ръб на стената на коша.
- 11.15.** Деформирани странични стени повече от 75 mm мерени между рамата и отвеса, спуснат от най-изпъкналата част.
- 11.16.** Натоварени с неравномерно разположен, извън нормите на „Правилник за натоварване“, или разместен товар.
- 11.17.** Натоварени над допустимата товароносимост.
- 11.18.** Натоварени с недобре укрепени товари.
- 11.19.** Липсващи спирачни калодки или такива, които в областта на калодкодържателя са по-тънки от 10 mm, за чугунени и 14 mm за композиционни калодки, за вагони с включена автоматична спирачка.
- 11.20.** Неизправности по укрепването или изместени резервоари на вагон-цистерни.
- 11.21.** Теч от крановете или резервоарите на вагон-цистерни.
- 11.21.1.** Забранява се включването в товарните влакове на:
- 11.21.1.1.** вагони с шаблон за скорост, по-ниска от скоростта на съответния влак, дадена в табличната форма на графика за движение на влаковете;
- 11.21.1.2.** Вагони, натоварени над допустимото за железопътната инфраструктура осно натоварване или такива с извънгабаритен товар, ако не са предписани специални условия за движението им от управителя на железопътната инфраструктура.
- 11.21.1.3.** Вагони с отворени врати и люкове или неосигурени против самоотварянето им.
- 11.21.1.4.** Вагони без превозни документи.
- 12.** Всички конструктивни изменения по вагоните се извършват само след изготвен и приет технически проект, разгледан от комисия назначена от Изпълнителен директор на „Мини Марица-изток” ЕАД.



### **III. ВЪВЕЖДАНЕ, СПИРАНЕ И ПУСКАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВАГОНИ, ВИДОВЕ ОБРАЗЦИ, РЕД И НАЧИН НА СЪСТАВЯНЕТО ИМ.**

1. Първоначалното въвеждане в експлоатация на вагони се извършва съгласно Наредба № 57 от 09.06.2004 год. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

2. Спирането от експлоатация на вагони се извършва с АКТ за повреден вагон (приложение №1) изготвен от ТМРВ, съгласуван от Началник вагонно-ревизорски участък, отговорен за стопанисване на вагоните в следните случаи:

2.1. Изтичане на ревизията на СР.

2.2. Изтичане на удължения срок на СР.

2.3. Възникване на повреди по точка 11 на раздел II от настоящата Инструкция и/или други повреди, застрашаващи сигурността на движението.

2.4. Пукнатини и недопустими деформации по надлъжните и напречните греди.

2.5. Дерайлиране.

2.6. Акта се изготвя в три екземпляра, като:

2.6.1. единият остава при Началник вагонно-ревизорски участък.

2.6.2. вторият се предава на отговорно лице в ремонтното предприятие (звено, цех, депо) където ще се извърши ремонта на вагона.

2.6.3. третият се изпраща в отдел „Жп. транспорт“ в Управление на „Мини Марица-изток“ ЕАД.

2.7. Отговорност за своевременното спиране на вагоните от експлоатация носи Началник вагонно-ревизорски участък в съответния клон на Дружеството, стопанисващо вагоните.

3. За първични образци при отчитане на неизправните и ремонтираните вагони служат:

3.1. Известие за подаване на неизправен вагон за ремонт обр. ВП-2.

3.2. Съпроводителен лист за изпращане на вагон обр. ВП-3.

3.3. Известие за завършен ремонт обр. ВП-10.

3.4. Дневник за пономерно отчитане наличността, оборота и ремонта на неизправни товарни вагони обр. ВП-6.

3.5. Дневник за безномерно отчитане на неизправни товарни вагони обр. ВП-7.

4. Известие обр. ВП-2 се попълва за всеки неизправен товарен вагон, подлежащ на ремонт и служи за изключването му от парка на изправните вагони и за включването му в парка на неизправните (повредените) вагони.

4.1. Тези вагони се зачисляват в парка на неизправните вагони, до момента на излизането им от ремонт или до изпращането им за ремонт в друго вагоноремонтно депо (ВРД) или завод.

4.2. Известие обр. ВП-2 е първичен документ, въз основа на който неизправните вагони се вписват в дневниците обр. ВП-6 на ВРД.

5. Известие обр. ВП-2 се съставя от техник-механик ревизор вагони (ТМРВ) в три екземпляра. Първият екземпляр се предава в гарата на определено длъжностно лице (ОДЛ) срещу подпис. Вторият се изпраща на ВРД или завод. Третият екземпляр остава към кочана на ТМРВ.

5.1. Длъжностното лице вписва в обр. ВП-2 часа и минутите на получаване на известието от ТМРВ. От този момент вагонът се презачислява от парка на изправните в парка на неизправните вагони.

5.2. Часът на действителното подаване на вагон на ремонтен коловоз или на специално определена приемно-предавателна площадка е часът, вписан в предавателната ведомост обр. ДП-14.

6. Известие обр. ВП-2 се попълва по следния начин:





**6.1.** Когато неизправният вагон трябва да бъде изваден от състава на влак, композиран или още неразкомпозиран, се вписва номера на влака.

**6.2.** При всички случаи на съставяне на известието - номерът на коловоза.

**6.3.** Ред 5-ти се попълва от определено длъжностно лице въз основа на превозните документи;

**6.4.** В ред 7-ми се вписва датата и мястото на последния заводски ремонт.

**6.5.** В ред 8-ми - наименование на неизправностите, въз основа на които вагонът е изваден от експлоатация.

**6.6.** В ред 9-ти - изисква ли се или не претоварване на вагона.

**6.7.** В ред 10-ти - къде да се даде вагонът за ремонт.

**7.** Съпроводителен лист обр. ВП-3 е документ за изпращане на вагон за планов или текущ ремонт в завод или във ВРД.

**7.1.** Със съпроводителен лист обр. ВП-3 се определя местоназначението на вагона и условията за неговото придвижване.

**7.2.** Съпроводителен лист обр. ВП-3 за товарните вагони се попълва съгласно текста.

**8.** Изпращаните за ремонт вагони от една гара в друга гара, където се намира завода, ВРД и придружавани от съпроводителен лист обр. ВП-3, се отчитат от изпращащият вагони-ревизорски участък (ВРУ) и длъжностното лице в гарата, като „изпратени за ремонт” и се отчисляват от парка на неизправните вагони.

**8.1.** ТМРВ от ВРУ, за който са предназначени препращаните вагони, след пристигането им ги оформя с етикет УВ-2 или УВ-3 и издава обр. ВП-2. Тези вагони се зачисляват и отчитат от съответните длъжностни лица в гарата и ремонтното поделение в броя на неизправните.

**9.** Съпроводителен лист обр. ВП-3 се съставя от ТМРВ в два екземпляра, като първият се предава на съответното длъжностно лице в гарата за придружаване на вагона, а вторият остава в кочана.

**9.1.** При включване в състава на влак на повреден вагон, длъжностното лице предава обр. ВП-3 срещу подпис на началник влака (маневриста), а за влаковете без превозна бригада на локомотивния машинист.

**10.** След пристигане на повредения вагон в гарата на получаване, където се намира завода или ВРД, длъжностното лице в гарата вписва часа на пристигането му в обр. ВП-3 и го предава на ТМРВ за преоблепване според повредата и издаване на обр. ВП-2.

**10.1.** Когато вагона е за текущ ремонт, ТМРВ предава съпроводителния лист обр. ВП-3 заедно с известието обр. ВП-2 на длъжностното лице във ВРД за включване в отчета на неизправните вагони.

**10.2.** Когато вагона е за планов ремонт, обр. ВП-3 служи за описване на техническото му състояние при изготвяне на приемно-предавателния протокол.

**10.3.** Ако в получаващата гара няма ремонтно поделение и вагона е изпратен в нея на гараж в очакване на планов ремонт, на основание ВП-3, длъжностното лице за гарата зачислява същия в парка на „неизправни вагони” и съобщава за това на длъжностното лице в прилежащото ремонтно поделение за включване в отчета.

**11.** Когато съпроводителният лист обр. ВП-3 бъде изгубен, задължително се съставя нов от ТМРВ.

**11.1.** Когато по време на пътуване в състава на влак се установи, че е изгубен обр. ВП-3 и няма ТМРВ, се извършва маневра за изваждане на вагона от състава на влака.

**11.2.** След издаване на нов обр. ВП-3 от ТМРВ вагонът се включва в състава на съответната категория влак и заминава за гарата на назначението си.

**12.** В съпроводителния лист обр. ВП-3 за товарните вагони се вписват:

**12.1.** Номерът и серията на вагона.

**12.2.** Гарата на изпращане, подпис на длъжностните лица, като се поставя и датния гаров печат.



**12.3.** Гарата на получаване.

**12.4.** Броят на осите и за какъв вид ремонт се изпраща вагонът (капитален, среден или годишен), а за повредените - основните видове повреди.

**12.5.** В реда „вагонът може да се движи във влак или на края на влак” се отбелязва следното:

**12.5.1.** Ако вагонът, поради състоянието му, може да се движи само на края на влака, се отбелязва „само на края на влака”.

**12.5.2.** Ако няма такова ограничение се отбелязва „във влак”.

**12.5.3.** На гърба на съпроводителния лист се прави опис на липсващите части.

**13.** При завършване ремонта на вагон се издава известие за завършен ремонт на вагон обр. ВП-10.

**13.1.** Известието се предава срещу подпис на определено длъжностно лице в гарата.

**13.2.** От този момент вагона се презачислява от парка на „неизправните” в парка на „изправните” вагони.

**13.3.** Обр. ВП-10 служи и при определяне броя на ремонтираните вагони.

**13.4.** Обр. ВП-10 се попълва съгласно текста.

**14.** Известието обр. ВП-10, след получаване от определеното длъжностно лице, се прикрепва към известие обр. ВП-2, с което вагона е бил подаден за ремонт.

**15.** Изключването от парка на неизправните вагони става:

**15.1.** От часа, вписан в известие обр. ВП-10 за ремонтиране на вагон.

**15.2.** От момента на получаване на протокол за бракуване на вагон.

**15.3.** От момента на издаване на съпроводителен лист обр. ВП-3 за изпращане на вагон.

**16.** За номерно отчитане наличността, оборота и ремонта на неизправните товарни вагони във ВРД или ВРР, служи дневник обр. ВП-6.

**16.1.** В обр. ВП-6 се отчитат всички неизправни вагони, които се намират в границите на ВРУ и ВРД (в ремонт и в очакване на ремонт, както и тези, които са на гараж в очакване на планов ремонт).

**17.** Първичните документи за попълване на дневника са:

**17.1.** Известие за подаване на неизправен вагон за ремонт - обр. ВП-2.

**17.2.** Известие за завършен ремонт на вагон - обр. ВП-10.

**17.3.** Съпроводителен лист - обр. ВП-3 за повреден товарен вагон или такъв с изтекла ревизия, който е пристигнал за планов ремонт или на гараж в очакване на планов ремонт.

**18.** Независимо от това дали вагонът е подаден за ремонт или не, той се отчита в парка на неизправните вагони за гарата и за ВРД.

**19.** Повредените и с изтекла ревизия вагони, които се изпращат за ремонт с влакове, се отчитат по следния начин:

**19.1.** Длъжностното лице от ВРУ и длъжностното лице за гарата при заминаване на влака изключва от отчета си неизправните вагони.

**19.2.** Длъжностното лице, което изготвя натурния лист обр. ДП-1, срещу номерата на тези вагони записва „изпраща се за ремонт” и предава съпроводителен лист обр. ВП-3 на началника на влака (маневриста), а за влакове без превозна бригада на машиниста, срещу подпис.

**19.3.** Длъжностното лице в гарата, ВРУ и ВРД при които се получават вагони със съпроводителен лист обр. ВП-3, предназначени за ремонт в тях или за гараж в очакване на планов ремонт, отчитат същите като неизправни.

**20.** Дневник за пономерно отчитане наличността, оборота и ремонта на неизправни товарни вагони - обр. ВП-6 се попълва по следния начин:



**20.1.** В колона 1 се вписва номерът на неизправния вагон. Ако на този вагон след ремонта се постави нов номер, то той се посочва в числител на стария номер, вписан в обр.ВП-6.

**20.2.** Колони от 2 до 6 се попълват съгласно анкетката.

**20.3.** В колона 7 се вписва номерът на влака, от който е откачен вагонът.

**20.4.** В колона 8 - наименование на посредната гара, в която е бил оставен вагонът.

**20.5.** В колона 9 - наименование на гарата, в която е натоварен вагонът (ако вагонът е пълен).

**20.6.** В колони от 10 до 20 - данните за постъпили в текущ ремонт вагони съобразно анкетката. В случаите, когато вагонът е постъпил за текущ ремонт и има повече от една неизправност, в съответните колони се посочват всички неизправности, като онези от тях, за отстраняването на които се иска най-много време в човеко-часове, се отбелязват с „1” а останалите - със знака „+”.

**20.7.** В колони от 21 до 24 - данните за оборота на неизправните вагони /дата, час и минута/. В тези колони се вписват:

**20.7.1.** В колона 21 - времето /часът/ на връчването на известието обр. ВП-2.

**20.7.2.** Колона 22 - времето /часът/ на подаване на вагона за ремонт.

**20.7.3.** В колона 23 - времето /часът/ на започване ремонта.

**20.7.4.** В колона 24 - времето /часът/ на завършване на ремонта и издаване на известие обр. ВП-10.

**20.8.** В колони от 25 до 28 - времепрестоят на вагона в ремонт по елементи и общо:

**20.8.1.** В колона 25 - от издаването на известието обр. ВП-2 до подаването за ремонт.

**20.8.2.** В колона 26 - от подаване на ремонтния коловоз до започване на ремонта.

**20.8.3.** В колона 27 - от започване до приключване на ремонта.

**20.8.4.** В колона 28 - общ престой на вагона в неизправно състояние.

**20.9.** Времепрестоят в колона 25 се получава като разлика от вписаните часове в колона 22 и колона 21.

**20.10.** Времепрестоят в колона 26 се получава като разлика от вписаните часове в колона 23 и колона 22.

**20.11.** Времепрестоят в колона 27 се получава като разлика от вписаните часове в колона 24 и колона 23.

**20.12.** В колона 28 се вписва общият престой на вагоните в неизправно състояние чрез събиране на данните, вписани в колони 25, 26 и 27.

**20.13.** В колона 29 се вписват извършената модернизация и допълнителните работи на съответния номер вагон.

**20.14.** Колона 30 се попълва в случаите, когато неизправен вагон, включен в парка на неизправните вагони, се препраща за ремонт в завод или ВРД със съпроводителен лист обр.ВП-3.

**21.** Резултатите за отчетното денонощие се сумират и се пренасят в дневника за безномерно отчитане на неизправни товарни вагони обр. ВП-7 (приложение 2).

**21.** За безномерно отчитане на неизправните товарни вагони служи дневник обр. ВП-7.

**22.** Обр. ВП-7 служи като основен източник за съставяне на цялостен отчет за състоянието и ремонта на неизправните товарни вагони и за изпълнението на производствената програма на вагонно-ремонтните депа.

**22.1.** В обр. ВП-7 се отразява работата на ВРД за всяко денонощие, месец и година. Като първоизточник за попълване на обр. ВП-7 служи дневник обр.ВП-6.

**22.1.** Обр. ВП-7 ежедневно след изтичане на отчетното денонощие (след 16:00 часа) се попълва от определено със заповед длъжностно лице.

**23.** Всички данни в дневник обр.ВП-7 по балансовия начин са обвързани така, че когато към остатъка вагони от предното отчетено денонощие се прибави броят на



определените за ремонт през изтеклото денонощие и от така получения резултат се извади броят на ремонтираните вагони, да се получи наличността на новия остатък от неизправни вагони в 16:00 часа (колони 3 до 14).

**23.1.** Сборът на данните от колони 4, 5, 6, 7 и 8 трябва да бъде равен на данните от колона 3 във всички хоризонтални редове (постъпили, ремонтирани и остатък).

За отчитане изпълнението на плановите показатели за извършени ремонти и за съставяне на десетдневни и месечни отчети се правят сборове в съответните колони.

**24.** Данните за попълване на дневник обр.ВП-7 се вземат от дневник обр.ВП-6 както следва:

| <b>Попълване на колоните на обр.ВП - 7</b>   | <b>Вземат се от колоните на обр.ВП-6</b>   |
|--|--|
| колона 3 - всичко неизправни вагони<br>редове - постъпили редове - ремонтирани<br>редове - остатък | от колона 10 от колона 20<br>от колона 20 чрез сумиране данните в редовете,<br>колона 20 чрез сумиране на редовете, в които не е<br>посочен видът на ремонта |
| колони 4 и 5 редове постъпили  | колона 10 на дневника, който се води в завода чрез<br>сумиране   |
| колони 6, 7 и 8 - редове постъпили   | колона 10 на дневника, който се води във вагонния<br>участък или вагоно-ремонтното депо  |
| колони 6, 7 и 8 - редове ремонтирани   | от колона 20   |
| колони 6, 7 и 8 - редове остатък   | остатък ??? при сумиране на данните<br>редовете, в които не е посочен видът на ремонта<br>(времето за излизане на вагоните<br>от ремонт).                    |
| колони 9 до 15   | от колони 11 до 2  |
| колона 18  | от колони 25 и 26  |
| колони 19 и 25   | колони 2 и 3 от дневника на вагонния участък или<br>на вагоно-ремонтното депо, или завод.  |
| колони 26 до 29  | от колона 21 до 24   |
| колона 30  | получени телеграми от звена ВРУ или от ревизор-<br>вагони в гарите в отчетения час на денонощието  |

**25.** За облепване на повредени вагони, които се нуждаят от придвижване за ремонт, в това число и пълни вагони, които се нуждаят от придвижване след разтоварване, служи етикет обр. УВ-4.

**25.1.** Тези вагони се отчитат в работния парк до окончателното им разтоварване, а след разтоварване се придвижват до местоназначението им за ремонт, където се преоблепват с обр. УВ-2 или обр. УВ-3 и се издава известие обр. ВП-2.

**26.** Обр. УВ-4 се попълва от ТМРВ в два екземпляра, с които вагонът се облепва на двете странични стени или на рамата.

**26.1.** В обр. УВ-4 се вписват серията на вагона, номерът и предприятието-притежател на вагона, до кой ремонтен пункт или гара да се придвижи и какъв ремонт да му се извърши.

**27.** За отчитане на неизправните вагони при влизането им в ремонт се съставят следните образци и документи:

**27.1.** Известие обр.ВП-2.

**27.2.** Съпроводителен лист обр.ВП-3.

**27.3.** Телеграма от посредната гара, където повреден товарен вагон е оставен за ремонт.

**27.** Товарните вагони се отчитат за неизправни от момента на:



**27.1.** Връчване на известие обр. ВП-2 на определено длъжностно лице в гарата, независимо дали вагонът е подаден или не за ремонт.

**27.2.** Подаване на телеграма от посредната гара за намален повреден вагон.

**27.3.** Получаване от определено длъжностно лице в гарата на съпроводителен лист обр. ВП-3 за препращане на вагон за ремонт в завод или вагонно депо.

**28.** В броя на неизправните вагони не се включват:

**28.1.** Неизправните вагони, предназначени за жилища и складове, ако има поставен за целта шаблон.

**28.2.** Неизправните вагони, с изправни ходови части, които са определени за служебни превози.

**28.3.** Вагоните с изтекъл срок за ревизия, но с изправни ходови части определени за служебни превози.

**28.4.** Изправните вагони, които се преустройват, модернизират, а също така и вагоните, които са дадени за освежаване (боядисване). Ако на вагоните, които се модернизират, се прави едновременно и ремонт (деповски, среден или капитален), те се зачисляват в числото на неизправните вагони.

**29.** Пристигналите в гарите пълни вагони за разтоварване, подлежащи за ремонт, се облепват с етикет обр. УВ-4 и се отчитат в работния парк до окончателното им разтоварване.

**29.1.** След разтоварването на вагоните по предходната точка, се придвижват до местоназначението им за ремонт, където се преоблепват с обр. УВ-2 или обр. УВ-3 и издава обр. ВП-2. Тези вагони се зачисляват към парка неизправни вагони.

**29.2.** По същия начин се постъпва и при налагащо се претоварване в посредни гари на неизправни пълни товарни вагони.

**30.** Отчисляването на вагоните от парка на неизправните вагони става въз основа на един от следните документи:

**30.1.** Известие за завършване на ремонта обр. ВП-10 - от момента на връчване му на определено длъжностно лице в гарата, независимо дали вагоните са извадени от ремонтен коловоз или не.

**30.2.** Протокол за бракуване на вагон.

**31.** Вагоните се пускат повторно в експлоатация със АКТ за въвеждане в експлоатация след отстраняване на предпоставките за спирането им от експлоатация (приложение 1). Акта се издава от Началник вагонно-ревизорски участък, отговорен за стопанисване на вагоните. Копие от акта се изпраща на отдел „Жп. транспорт“ в Управление на „Мини Марица-изток“ ЕАД.

**31.1.** При възникване на природни бедствия и тежки железопътни произшествия се допуска, спрени от експлоатация вагони да бъдат пуснати в експлоатация за определен период от време и при определени ограничителни условия за извършване на определена работа. Пускането в експлоатация се извършва със заповед на Изпълнителния директор на „Мини Марица-изток“ ЕАД след съгласуване на предложението от Ръководител отдел „Жп. транспорт“, изготвено от участък „Жп транспорт“ в клон на Дружеството. В предложението се вписват ограничителните условия и срока за пускане.

#### **IV. ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ПРЕГЛЕДИ И ПОДДРЪЖКА.**

**1.** Експлоатацията и движението на вагоните се извършват съгласно Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на ДП „Национална Компания Железопътна инфраструктура“ и настоящата инструкция.





2. Експлоатацията на специализираните вагони (хопер-дозатори) се извършва съгласно Инструкция за експлоатация на вагони „Хопер-дозатори“ на ДП НК ЖИ от 2007 година и настоящата инструкция.

3. На вагоните се извършват следните видове прегледи:

3.1. Технически преглед на всички пристигащи за натоварване влакове.

3.2. Технически преглед на всички заминаващи след натоварване влакове – изготвяне на удостоверение за спирачната маса.

4. На вагоните се извършват следните видове ремонти и поддръжка:

4.1. Ремонт по необходимост (случаен ремонт).

4.2. На всеки три години деповски (текущ) ремонт - при необходимост.

4.3. На всеки шест години се извършва среден ремонт съпроводен с ревизия на спирачната система – поставя се шаблон.

4.4. На всеки 12 години се извършва капитален ремонт.

5. Изпращането на вагони за планова поддръжка се извършва на база изготвени годишни и месечни графици ( приложение 3) от лицето съхраняващо техническите паспорти на возилата - Началник вагонно-ревизорски участък, съвместно с Началник ремонтно звено транспорт – Вагонно депо, като същите се съгласуват от Ръководител участък „Жп. транспорт“, утвърждават се от Управител на съответния рудник стопанисващо вагоните. Копие от годишния график се изпраща в отдел „Жп. Транспорт“ в Управление на „Мини Марица-изток“ ЕАД на базата на който отдела изготвя заявка за стартиране на процедура по ЗОП за закупуване на резервни части, възли, детайли и др. и/или извършване на услуги от лицензирани ремонтни предприятия, фирми, заводи.

6. Контрол за изпълнение на плановата поддръжка на товарните вагони се извършва от отдел „Жп. Транспорт“ в Управление на Дружеството.

7. Вагонните депа изготвят досие в което се описва извършената поддръжка на всеки вагон, като досието се предава на Началник вагонно-ревизорски участък за прилагане в техническото досие на возилото ( приложение 4).

8. Към досието на вагона след извършването на ремонт се прилагат всички документи посочени в ПЛОПТВ –I.46.

## **V. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЕРСОНАЛА.**

1. Изисквания към квалификацията на персонала:

1.1. Извършващите технически прегледи на вагоните да имат правоспособност ревизор вагони.

1.2. Ръководителят по ремонта (ревизор вагони) да е добре запознат с устройството и оборудването на вагоните и всички нормативни документи за ремонта и експлоатацията им.

1.3. Заварчикът, да има необходимата правоспособност за извършване на съответните заварки съгласно „Наредба № 7 – ДВ, бр.100 / 2002 г. за условията и реда за придобиване на правоспособност по заваряване“.

1.4. Дефектоскопистът да притежава свидетелство за правоспособност: дефектоскопист II ниво за ултразвукова дефектоскопия, дебелиметрия на въздушни резервоари и теглични съоръжения.

1.5. Измерителите на колооси да има правоспособност „измерител на колооси“.

## **VI. ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ.**

§ 1. Инструкцията е изготвена на основание чл. 178, ал. 1 от Наредба №58.

§ 2. Указания по прилагането на Инструкцията дава Изпълнителния директор на „Мини Марица-изток“ ЕАД.





„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК“ ЕАД

ЛИЦЕ ОТГОВОРНО ЗА ПОДДРЪЖКА

ИНСТРУКЦИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,  
ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА ТОВАРНИ ВАГОНИ

ПЛОПТВ – I. 59

страница 15/17

Приложение №1  
към ПЛОПТВ I. 59

**АКТ**

№... / ..... година

За повреден / отремонтиран вагон №.....

констатирано на дата ..... при извършване на технически преглед и/или проба „А”  
на влак № .....

**Констатации:**

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....
7. ....
8. ....
9. ....
10. ....

Констатирал повредите ТМРВ:.....  
/име, фамилия и подпис/

Съгласувал констатациите и предал вагона за ремонт във ВД:.....  
/име, фамилия и подпис/

Вагона приет за ремонт във ВД на дата:..... от:.....  
/име, фамилия и подпис/

Вагона отремонтиран на дата:..... и предаден на МОЛ от:.....  
/име, фамилия и подпис/

Приел вагона от ремонт и въвел в експлоатация НВРУ :.....  
/име, фамилия и подпис/



**Приложение №2  
към ПЛОПТВ I. 59  
обр. ВП-7**

**ДНЕВНИК**  
**ЗА**  
**БЕЗНОМЕРНО ОТЧИТАНЕ НА НЕИЗПРАВНИТЕ ТОВАРНИ ВАГОНИ**  
**НА РУДНИК „ТРОЯНОВО - .....” В ЗВЕНО .....**  
**НА УЧАСТЪК „ЖП. ТРАНСПОРТ”**

[illegible]

[illegible]



„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК” ЕАД

ЛИЦЕ ОТГОВОРНО ЗА ПОДДРЪЖКА

ИНСТРУКЦИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,  
ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА ТОВАРНИ ВАГОНИ

ПЛОПТВ – I. 59

страница 17/17

Приложение №3  
към ПЛОПТВ I. 59

УТВЪРДИЛ:

.....

УПРАВИТЕЛ НА РУДНИК:.....

## Г Р А Ф И К

за

извършване на планови ремонтни на товарни вагони в звено „Вагонно депо”  
на рудник „Трояново-.....”  
през календарна година ..... /месец .....2017 год.

| <i>№</i> | <i>№ на вагона</i> | <i>Тип</i> | <i>Вид на ремонта</i> | <i>Дата на подаване за ремонт</i> |
|----------|--------------------|------------|-----------------------|-----------------------------------|
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |
|          |                    |            |                       |                                   |

*Изготвили:*

.....

*Н-к ВРУ*

.....

*Н-к РЗТ „Вагонно депо”*

*Съгласувал:*

.....

*Р-л участък „Ж.П.Транспорт”*



„МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК” ЕАД

ЛИЦЕ ОТГОВОРНО ЗА ПОДДРЪЖКА

*ИНСТРУКЦИЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ,  
ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА НА ТОВАРНИ ВАГОНИ*

ПЛОПТВ – I. 59

страница 17/17

Приложение №4  
към ПЛОПТВ I. 59

**"МИНИ МАРИЦА - ИЗТОК" ЕАД**

**ДОСИЕ ЗА ОПИСАНИЕ НА**

**ИЗВЪРШЕНАТА ПОДДРЪЖКА**

**НА ВАГОН**

вид на вагона

.....

поделение  
собственик:

.....

дванадесет цифров номер:

.....

Завод производител:

.....

Година на производство:

.....

Номер на вагона:

.....

Инвентарен номер:

|                     |  |
|---------------------|--|
| РЕМОНТНО ОБСЛУЖВАНЕ |  |
|---------------------|--|

[illegible]



|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>ПРОФИЛАКТИЧНО ОБСЛУЖВАНЕ</b> |  |
|---------------------------------|--|

**КОНТРОЛНО**

ревизия на спирачната с-ма (РСС), оразмеряване на колоосите (ОК)

[illegible]

**Забележка - протоколите от всяко обслужване се прилагат към досието за поддръжка**  
**РЕМОНТНО ОБСЛУЖВАНЕ**

деповски ремонт (ДР), среден ремонт (СР)

[illegible]

