

## Хозяйство перевозок

При проведении проверки на железнодорожной станции обществу инспектору необходимо проверить:

### В помещении ДСП, ДСПШ, составителей поездов или сигналистов:

1. Соответствие количества тормозных башмаков инвентарным описям и данным, указанным в пункте 2.10 ТРА станции.
2. Наличие и состояние красных колпачков и табличек для обозначения выключенных стрелок, навесных замков, курбелей, пломб на пломбируемых устройствах, а также соответствия их количества имеющимся описям (ТРА станции).
3. Наличие на рабочем месте ДСП журнала последнего комиссионного месячного осмотра с росписями всех членов комиссии, а также ход устранения замечаний. Наличие на рабочем месте ДСП разрешений формы ДУ-64, ДУ-50, ДУ-61, а также журналов ф.ДУ-46, ДУ-58, ДУ-47.
4. Наличие у работников талонов предупреждений по безопасности движения поездов.

### При нахождении в парках приема, отправления поездов:

1. Закрепление тормозных башмаков с накатом колес на тормозные башмаки. Закрепление тормозными башмаками без наката не допускается.



2. Наличие и состояние тормозных башмаков (окраска тормозного башмака красным цветом, наличие маркировки (клеймения), 3 поперечных полос, исправность тормозных башмаков).





3. Запирание стеллажей или ящиков для хранения тормозных башмаков.

4. Наличие отметки на внутренней стороне фартука электропривода отметки значения ширины колеи у острия острых стрелки.

### **Вагонное хозяйство**

При проведении проверки в вагонном хозяйстве общественному инспектору необходимо обратить внимание на следующие нарушения:

#### **Неисправности колесных пар вагонов:**

1. Трещины и отколы в ободе и гребне колесной пары.



## 2. Навары.



«Навары» колес



## 3. Выщербины.



При выявлении подобных нарушений необходимо вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагонов для проведения необходимых измерений.



#### 4. Забоины на оси колесной пары.



При выявлении подобных нарушений необходимо вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагонов для проведения необходимых измерений (глубиной более 2 мм. и с острыми краями не допускается).

#### 5. Трещины боковых рам и колесных пар.



При выявлении подобных нарушений необходимо вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагонов для **отцепки вагона в ТОР.**

6. Сход вагона.



Принять все меры к остановке поезда. Вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагона, провести отцепку вагона в ТОР.

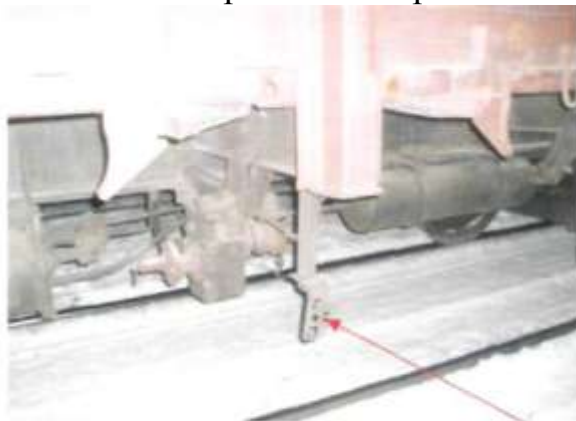
7. Разрушение торцевого крепления буксового узла.



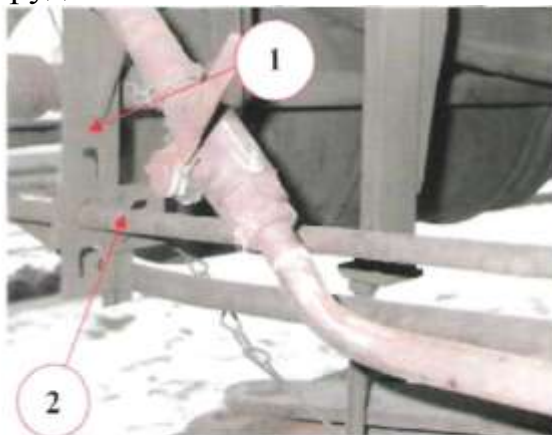
Принять все меры к остановке поезда. Вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагона, провести отцепку вагона в ТОР.



## 8. Неисправности тормозного оборудования вагона.



Отсутствие ручки переключателя режимов



Переключатель режимов



Отсутствие предохранительной скобы, выбиты резиновые втулки подвески



Обрыв шплинта валика подвески

Принять все меры к остановке поезда. Вызвать к вагону старшего осмотрщика-ремонтника вагона, провести отцепку вагона в ТОР.

## 9. Неисправности кузова.



## 10. Обрыв угловой стойки полувагона



Излом крышки люка



Прогиб крышки люка



Перекое кузова



Отсутствие замков двери, дверного порога



Излом запоров люков, дверей, коррозия металла, изгиб дверного рельса  
Принять все меры к остановке поезда. Вызвать к вагону старшего  
осмотрщика-ремонтника вагона, провести отцепку вагона в ТОР.



11. Выполнение технологии обслуживания поездов:

- укомплектованность технологическим количеством осмотрщиков-ремонтников вагонов в сменах;
- своевременность выхода осмотрщиков-ремонтников вагонов к поездам;
- обеспеченность осмотрщиков-ремонтников вагонов СИЗ и специальной одеждой;
- обеспеченность осмотрщиков-ремонтников вагонов технологическим измерительным и контрольным инструментом;
- обеспеченность стеллажного хозяйства запасными частями.

### **Специальный самоходный подвижной состав**

**При проведении проверки на участках дислокации самоходного подвижного состава общественному инспектору необходимо проверить:**

1. Учет и хранение тормозных башмаков – не допускается:



отсутствие или неясное клеймение



отсутствие или трещина в рукоятке





отсутствие описи в месте хранения



трещина, скол, деформация  
ПОДОШВЫ

2. Исправность средств пожаротушения – не допускается:



отсутствие раструбов



нарушение опломбировки

3. Содержание стрелочных переводов и путей необщего пользования (территории ЭЧК, дистанций пути, баз ПРММ, ПМС) – не допускается:



неочищенные стрелочные переводы



запрессовка путей снегом



эксплуатация стрелочных переводов  
без сигнальных указателей и  
балансиров



отсутствие сигнальных знаков  
на тупиковых призмах

**При проверке самоходного подвижного состава на железнодорожных станциях и в местах постоянной дислокации общественному инспектору необходимо проверить:**

1. Соблюдение периодичности освидетельствования воздушных резервуаров (ЧТО 1 раз/2 года, ПТО – 1 раз/4 года)



2. Нарушения порядка закрепления СПС – не допускается:



закрепление посторонними  
предметами



укладка ТБ под одну ось



### 3. Неисправности транспортных запоров СПС



### 4. Несоответствия наносимых трафаретов требованиям ПТЭ



### 5. Заедание замка в корпусе автосцепки СПС



### 6. Трещины в раме СПС, крыльях рабочих органов



## 7. Посторонние предметы, инструмент на раме СПС, палубе МРТ



### **Хозяйство пути**

**Неисправности, требующие ограничения скорости или закрытия движения:**

1. Следы катания колёсных пар от начала остряка до первой рабочей тяги на стрелочных переводах.





2. Разрыв контрольного болта в одноболтовом или обоих болтах в двухболтовом вкладыше.



3. Излом стрелочного башмака при безвкладышном креплении контрольного:

3.1 по прямому направлению для стрелочных переводов с маркой крестовины 1/11 и 1/9, а так же по боковому для стрелок с маркой крестовины 1/18:

- один башмак – скорость не более 60 км/ч;
- два башмака – скорость не более 40 км/ч;
- три башмака – скорость не более 25 км/ч;
- более 3-х башмаков – движение закрывается.

3.2 по боковому направлению для стрелочных переводов с маркой крестовины 1/11 и 1/9:

- два башмака – скорость не более 25 км/ч;
- три башмака – скорость не более 15 км/ч;
- более 3-х башмаков – движение закрывается.

4. Кусты негодных шпал, переводных и мостовых брусьев при рельсах Р50:



4.1 для прямых и кривых участков пути радиусом 650 метров и более:

- из 3 штук – скорость не более 40 км/ч;
- из 4 штук – скорость не более 25 км/ч;
- из 5 штук – скорость не более 15 км/ч или движение закрывается (если ширина колеи превышает 1545 мм или на трёх и более шпалах в кусте подошва рельс выходит из реборд подкладок с наружной или внутренней стороны колеи).

4.2 для кривых радиусом менее 650 метров:

- из 3 штук – скорость не более 25 км/ч;
- из 4 штук и более – скорость не более 15 км/ч или движение закрывается (если ширина колеи превышает 1545 мм или на трёх и более шпалах в кусте подошва рельс выходит из реборд подкладок с наружной или внутренней стороны колеи).

5. Два подряд негодных бруса (флюгарочные) у первой рабочей тяги стрелочного перевода не обеспечивающие стабильность рельсовой колеи – движение закрывается.

6. Провесы и подпрессовка рельс с выходом подошвы из реборд подкладок в прямых участках пути. На 5-ти шпалах и более – движение закрывается.

7. Видимое отставание остряка от рамного рельса напротив первой распорной тяги (наличие просвета), необходимо вызвать механика СЦБ для проверки плотности прижатия остряка к рамному рельсу, если при закладке щупа 4 мм стрелка закрывается, то движение в противошерстном направлении закрывается до устранения неисправности.

8. Выкрашивание остряка стрелочных переводов всех типов, при котором создаётся опасность набегания гребня колёсной пары измеряемое от начала остряка до сечения 20 мм, и во всех случаях выкрашивание длиной:

- на главных путях 200 мм и более – движение закрывается;
- на приёмоотправочных путях 300 мм и более – движение закрывается;
- на прочих станционных путях 400 мм и более – движение закрывается.

9. Отсутствие стыковых болтов на одном конце рельса при накладках всех типов – движение закрывается.

10. При наличии одного стыкового болта на одном конце рельса при накладках всех типов – ограничивается скорость до 25 км/ч.

11. Наличие в стыке коротких пластин для устранения уступов, уложенных между головкой рельса и накладкой в зоне от торца рельса менее половины длины накладки – ограничивается скорость до 60 км/ч.

12. Наличие в стыке хвоста крестовины коротких пластин для устранения уступов, уложенных между головкой рельса и накладкой в зоне от торца рельса менее половины длины накладки, а так же переходных накладок:

- ограничивается скорость до 40 км/ч по прямому направлению;
- ограничивается скорость до 25 км/ч по боковому направлению.



13. Величина стыковых зазоров на главных, станционных путях и стрелочных переводах, а так же в изолирующих стыках:



- более 24 мм до 26 мм включительно – скорость не более 100 км/ч;
- более 26 мм до 30 мм включительно – скорость не более 60 км/ч;
- более 30 мм до 35 мм включительно – скорость не более 25 км/ч;
- более 35 мм – движение закрывается.

14. Величина стыковых зазоров в хвостовой части крестовин:

- более 20 мм до 25 мм включительно – скорость не более 60 км/ч;
- более 25 мм до 30 мм включительно – скорость не более 25 км/ч;
- более 30 мм – движение закрывается.

15. Сломанные путевые подкладки в стыке на двух шпалах или брусьях подряд на главных и станционных путях, а так же на стрелочных переводах – ограничение скорости до 60 км/ч.



16. Сломанные путевые подкладки в стыке более чем на двух шпалах или брусьях подряд на главных и станционных путях, а так же на стрелочных переводах – ограничение скорости до 40 км/ч.

17. Наддернутые рабочие костыли более 10 мм в пути и на стрелочных переводах на протяжении 10 и более метров – ограничение скорости до 40 км/ч.



18. Ширина плеча балластной призмы при любом балласте менее 20 см на расстоянии 10 метров и более, в том числе на стрелочных переводах на звеньевом пути – ограничение скорости до 60 км/ч.

19. Ширина плеча балластной призмы бесстыкового пути менее 25 см на расстоянии 10 метров и более – ограничение скорости до 60 км/ч.

20. Рельсы, отрезанные газопламенным способом, а так же с прожженными болтовыми отверстиями, не зависимо от их длины в главных и приемоотправочных путях, а так же на подъездных путях, где оборачиваются опасные грузы – движение закрывается.

21. Отсутствие на рельсах и плетях, выгруженных внутри колеи и по концам шпал, типовых отбойников для прикрытия торцов – до установки ограничивается скорость не более 40 км/ч.

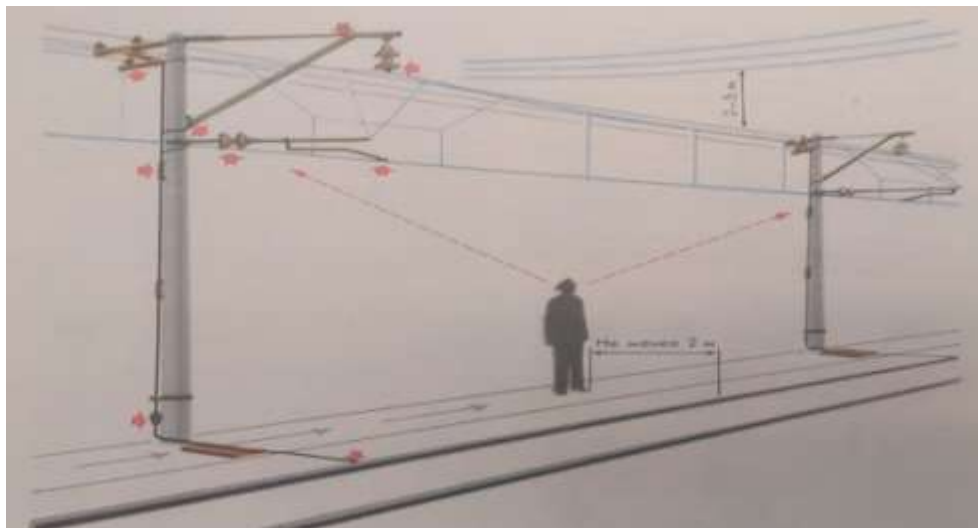
22. Наличие трещины на поверхности стыковой накладки, установленной в пути и на стрелочном переводе – ограничение скорости до 40 км/ч.

23. Запрессовка снегом внутри рельсовой колеи более 50 мм над уровнем головки рельса – движение закрывается.

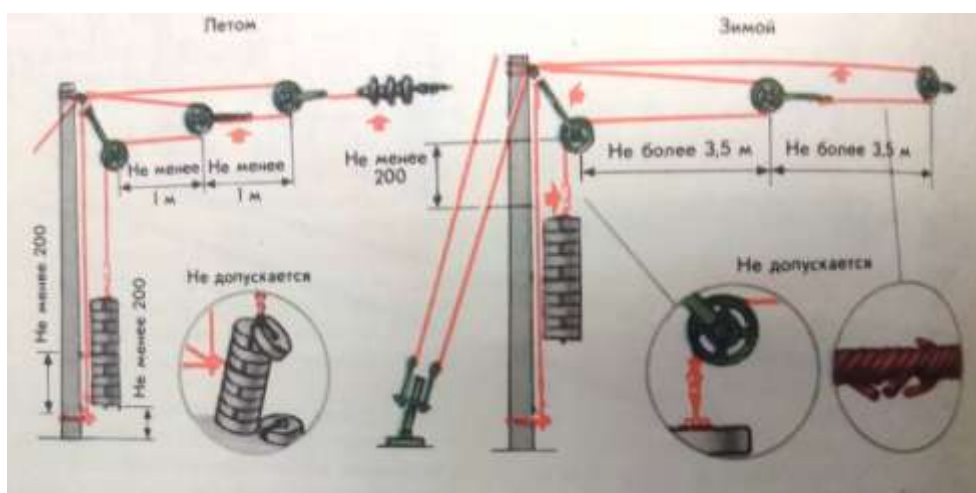
24. Запрессовка желобов в крестовинах и контррельсах в уровень с поверхностью катания колеса – движение закрывается.

## Служба электроснабжения

Осмотр устройств электроснабжения целесообразно последовательно с удобных для осмотра и безопасных мест, откуда видны все узлы и элементы устройств, сосредотачивая внимание на главных из них, отмеченных на рисунке стрелочками. **Запрещено приближаться к оборванным проводам на расстояние менее 0,8 м.**, в случае обнаружения обозванных проводов необходимо принять меры по ограждению опасного места, сообщить работникам железнодорожного транспорта.



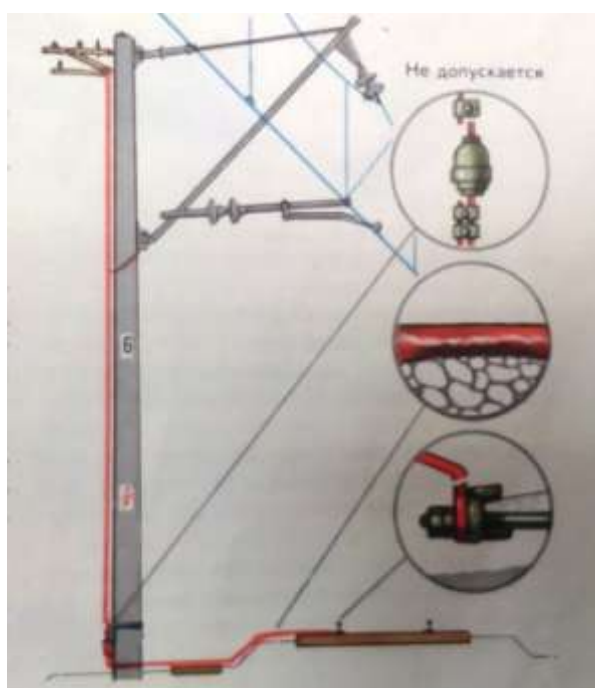
При осмотре устройств компенсации проводов необходимо особое внимание обратить на целостность компенсирующего троса (**не допускается обрывов жил в тросе компенсации**). Внимание следует обратить на крепления грузов, схождение роликов, расстояние от низа грузов до поверхности земли (снега), расстояние от верха грузов до ролика. **Критические размеры на рисунке.**



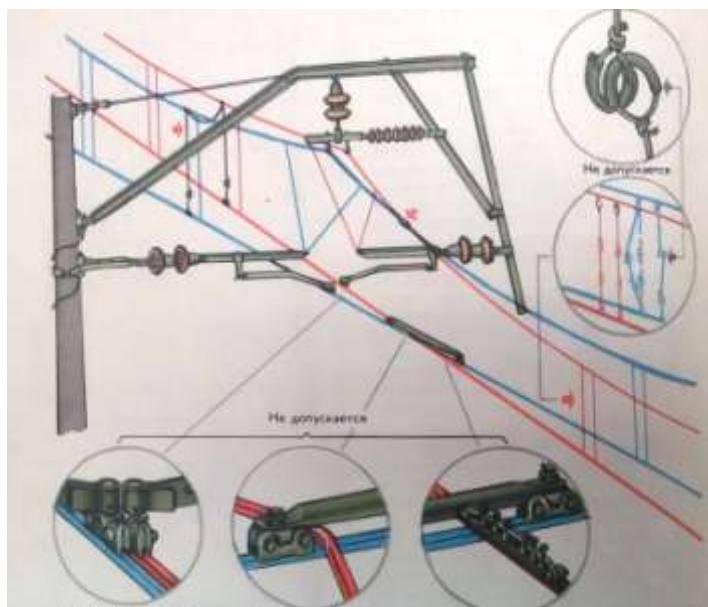


**Все элементы устройств электроснабжения должны быть заземлены на тяговый рельс.** В качестве защитного устройства в цепи индивидуального заземления устанавливается искровой промежуток, устанавливаемый на высоте 0.5- 1м. от уровня земли. Не допускается повреждение целостности заземляющего проводника, отсоединение (повреждение, закорачивание искрового промежутка), прокладка заземляющего спуска по балластной призме без изоляции. Привода разъединителей, разрядники, спуски групповых заземлений должны быть двойными, прикреплены к рельсу в одном шпальном ящике на расстоянии друг от друга не более 100 мм.

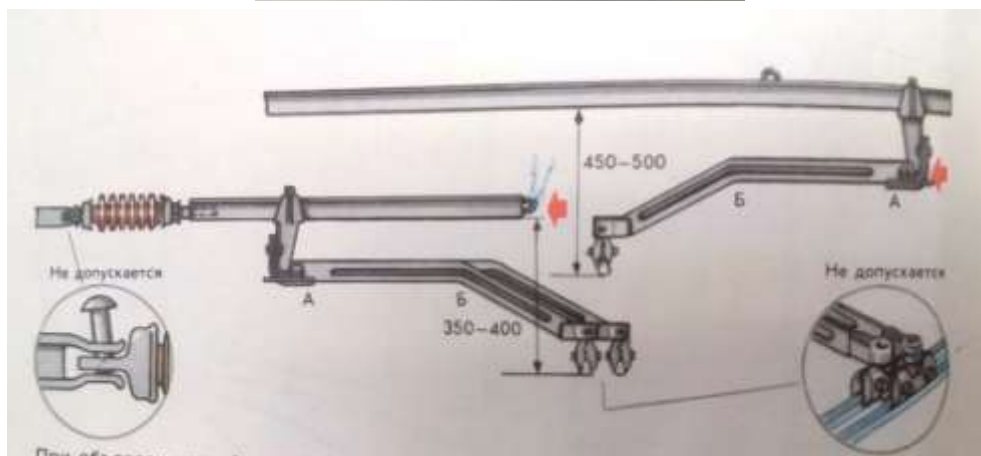
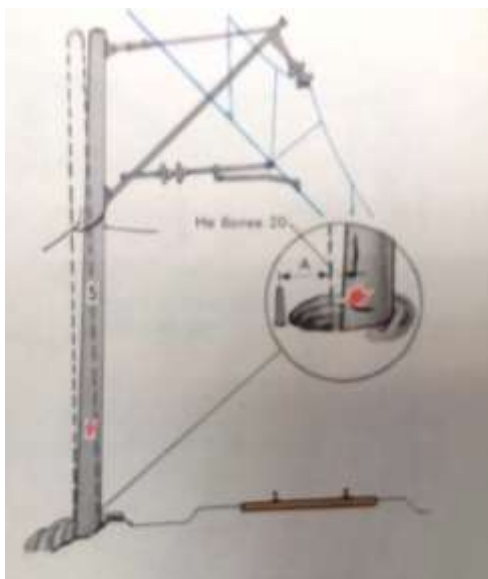
**Прикасаться к незаземленным устройствам категорически запрещено.**



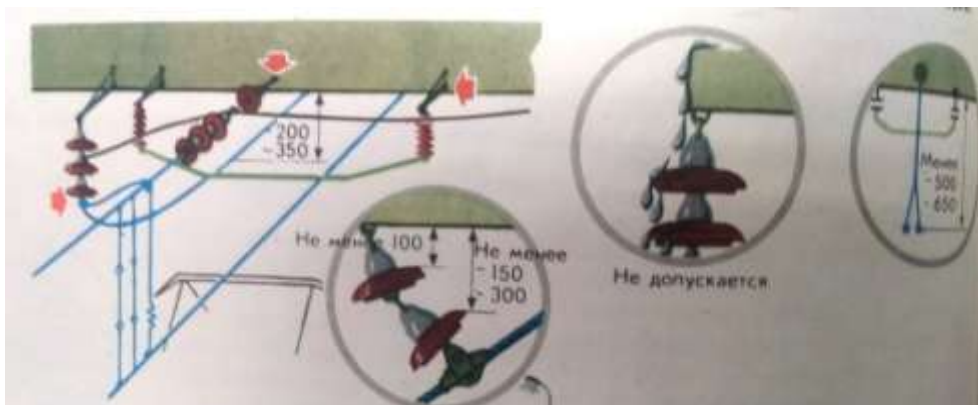
Воздушные стрелки должны обеспечивать плавный, без ударов и искрений переход с одного пути (съезда) на контактные провода другого, свободное взаимное перемещение подвесок, образующих воздушную стрелку. Для одновременного подъема контактных проводов обоих путей в месте их пересечения устанавливают ограничительные накладки. **Заклинивание между проводом и ограничительной накладкой ни в одну из сторон не допускается.**



Так же при осмотрах необходимо осматривать узлы крепления контактных проводов, состояние подвесной изоляции и габарита проводов в местах пересечения с искусственными сооружениями (тоннелями, мостами, путепроводами). Следить за состоянием опорного хозяйства.







Обо всех выявленных отступлениях необходимо доложить дежурному по станции (прилегающей станции) или работникам железнодорожного транспорта для оперативного устранения. Указать информацию о себе (Ф.И.О.), как можно точнее указать место (перегон, станцию, путь, километр, пикет). Сообщить приблизительные ориентиры (название населенного пункта, остановочной платформы, моста, переезда и т.д.).

### **Хозяйство автоматики и телемеханики**

При проведении проверки на железнодорожной станции общественному инспектору необходимо проверить:

1. Видимость сигнальных огней светофоров и световых указателей должна удовлетворять требованиям ПТЭ, в светлое время суток.



Литерные знаки светофоров и указателей должны распознаваться на расстоянии не менее 50 м. Максимальное время переключения огней светофоров с разрешающего на запрещающее показание не должно превышать 6 секунд.

2. Карточки (формуляры, журналы) проверки устройств в релейных шкафах, а так же монтажные схемы шкафов должны храниться во влагонепроницаемой упаковке. Аккумуляторы в релейных шкафах должны быть очищены и смазаны.



3. Монтаж должен быть увязан, кабельные жилы расшиты.



4. Стрелки электрической централизации должны эксплуатироваться с люфтами в соединениях контрольных линеек с контрольными тягами не более 0,5мм. На стрелочных переводах линейки должны быть отрегулированы по контрольным рискам. На оси шарниров шиберов, межостряковой, рабочей и контрольной тяг устанавливаются закрутки из проволоки диаметром 4 мм, на валиках контрольных тяг – 3мм. Суммарная толщина изолирующих и регулировочных прокладок между серьгой и остряком должна быть не более 7 мм.

5. Рельсовые цепи: стрелочные соединители длиной 3300 мм должны устанавливаться в разных шпальных ящиках.





6. Изолированные стыки должны быть установлены в створе со светофорами. Разбежка изолирующих стыков на противоположных нитках колеи должно быть не более 1,9 м.

7. Перемычки дроссель-трансформаторов должны быть расшиты и надежно закреплены. Перемычки шлейфа САУТ должны располагаться не ближе 1,3 м от рельса. Перемычки к рельсу должны быть проложены перпендикулярно (в пределах одного метра допускается смещение не более 5 см.) и без петель.



8. Аппараты управления: недействующие кнопки, лампочки, коммутаторы должны быть демонтированы. Счетчики числа нажатий имеют предельное значение 1000 и близкие к этому значению должны обнуляться.



Риска на контрольной линейке не должна быть смещена более 3 мм



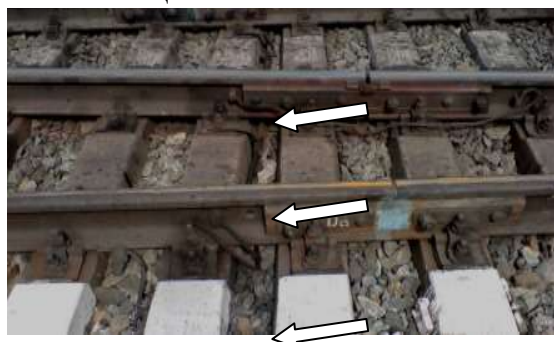
Не допускается касание кронштейна и клеммного болта и подкладки целостность изоляции закладного болта от контрольного выреза



Целостность торцевой изоляции.  
Толщина не менее 5-8 мм



Целостность дублирующих и  
приварных соединителей



Проверка крепления соединителя  
3300 в клипсах, и измерение  
изоляции как в дроссельных перемычках



Не упорядочен монтаж проводов  
релейном шкафу



Отсутствие изоляции в держателе  
троса и наличие стружки приводит  
к короткому замыканию



Токопроводящие окалины в  
изостыке



Стружка в изостыке

### Проверка изоляции

Измерение одностороннего пробоя изоляции на стрелочном переводе



измерение между рамными рельсами



между тягой и одним рельсом



между тягой и другим рельсом

Измерение одностороннего пробоя дроссельной перемычки на кронштейн





Измерение кронштейн – дроссельная перемычка



Измерение кронштейн - рельс



Целостность изоляции и расшивка



Проверяется: УЗП, автошлагбаумы и шлагбаумы (открытие, закрытие, наличие отражателей и лампочек).

Работоспособность звуковой и световой переездной сигнализации.

Наружное освещение переезда (4 фонаря). Включение

заградительных сигналов (при отсутствии поездов). В ПУ-67а

оформляется соответствующая запись о проведенной проверке с подписями всех членов комиссии.



Проверка видимости пригласительного сигнала выполняется с оформлением записи в книге формы ДУ-46 о снятии пломб с кнопки сигнала

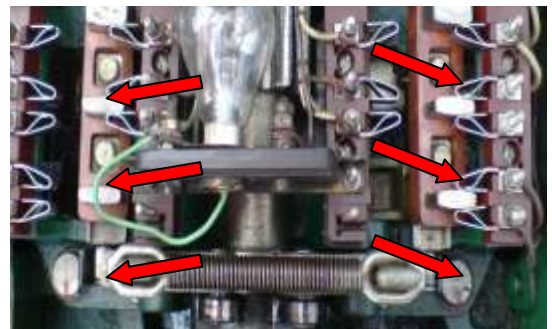


### На посту ЭЦ

1. Наличие и состояние красных колпачков и табличек, навесных замков, курбелей.
2. Наличие и состояние инвентаря в соответствии с перечнем, определенных ТРА и местными инструкциями.
3. Наличие, состояние и хранение тормозных башмаков в помещениях дежурных по станции, в стеллажах, на путях.
4. Наличие пломб на пломбирующих устройствах (согласно описи).
5. Надежность и бесперебойность работы всех видов связи, в т. ч. устройств поездной, маневровой радиосвязи, переносных радиостанций и двусторонней парковой связи.
6. Возможность изменения направления движения во вспомогательном режиме по двусторонней автоблокировке



Визуальный осмотр редуктора



Проверка контактов

электропривода, наличие консистентной смазки на шестернях. Наличие ристок на болтах.



Проверка расшивки дроссельных перемычек.



Проверка изоляции серег распорных тяг. Наличие закруток на болтах креплений распорных и контрольных тяг.



Наличие фундамента, исправность и надежность крепления дроссельных перемычек на выводах дроссель-трансформатора (наличие контргаяк),

автопереключателя (отсутствие грязи). Крепление резисторов (лампочки) обогрева. Работа контактных пружин.



Проверка изоляции гарнитурного угольника



Не закрыт ввод кабеля. Отсутствие патрубка. Наличие указателя на муфте.



уравнивающих джемперов для пропуска обратного тягового тока; герметичность крепления крышек дроссель-трансформатора и муфты

## Дирекция тяги



При следовании пассажирских поездов с электрическим отоплением вагонов перед остановкой поезда на перегоне или железнодорожной станции осуществляется подъем на перегоне на ходу при скорости 30 км/ч первого по направлению движения токоприемника без выключения вспомогательных цепей и электроотопления вагонов (при обесточенных силовых цепях);



При стоянке поезда на промежуточных станциях, перегонах, помощник машиниста производит осмотр проходящего подвижного состава с поля на безопасном расстоянии в сигнальном жилете.



Закрепление подвижного состава производится с накатом на тормозные башмаки, исключая его извлечение посторонними лицами.

## **Грузовое хозяйство**

### **Контроль за размещением и креплением лесных грузов**

Погрузка лесных грузов (круглого леса, пиломатериалов) производится в соответствии с главой 2 Технических условий или Приложения 14 к СМГС или Местным техническим условиям. Погрузка может осуществляться по *основному* или *зональному* габариту погрузки. Установка стоек в полувагоне (общие требования к установке – разд. 4 главы 1 ТУ). Стойки устанавливаются для ограждения штабелей, изготавливаются из круглого леса (толщина 120-140 мм в нижнем отрубе и не менее 90 мм в верхнем отрубе) или пиломатериала (сечение 90\*120 мм)

#### ***Установка стоек в полувагонах.***

В полувагонах каждую стойку устанавливают на пол полувагона, пропуская ее через лесную скобу и закрепляя к нижнему увязочному устройству вагона увязкой из проволоки диаметром не менее 5 мм в 2 нити.

Допускается устанавливать стойки рядом с лесными скобами, закрепляя за них проволокой диаметром не менее 5 мм в 2 нити.

При необходимости установки стоек в стороне от лесных скоб или отсутствии лесных скоб, стойки должны быть скреплены между собой 2-мя скрепляющими досками толщиной 25-30 мм, шириной не менее 120 мм. Верхняя скрепляющая доска должна быть расположена на высоте лесных скоб или средних увязочных устройств, нижняя доска – на высоте 300-400 мм от пола полувагона.

Каждую доску прибивают к стойке гвоздями длиной не менее 120 мм (по 2 в каждое соединение), верхние доски закрепляют (при возможности) к

лесным скобам или средним увязочным устройствам проволокой диаметром не менее 3 мм в 2 нити.

### ***Установка стоек на платформах.***

На железнодорожных платформах стойки устанавливают в предназначенные для этого боковые и торцовые стоечные скобы.

Стойки из круглых лесоматериалов устанавливают комлем вниз.

Нижний конец стойки должен быть затесан по внутренним размерам скобы.

Стойка должна выступать за нижнюю кромку скобы на 100-200 мм.

Зазор между стойкой и скобой допускается только со стороны боковой балки платформы не более 15 мм на уровне нижней кромки скобы. В этом случае стойка должна быть подклинена.

Клин должен быть плотно забит снизу и закреплен к стойке 2-мя гвоздями длиной 80-90 мм.

Высота стоек:

При погрузке лесных грузов в соответствии с требованиями Приложения 14 к СМГС высота боковых стоек над уровнем пола полувагона должна быть не более:

- 2800 мм – при погрузке в пределах основного габарита;
- 3260 мм – при погрузке в пределах зонального габарита.

При погрузке лесных грузов в соответствии с требованиями ТУ №ЦМ-943 высота стоек над уровнем головки рельса должна быть не более:

- 4180 мм – при размещении в пределах основного габарита в полувагоне;
- 4680 мм – при размещении в пределах зонального габарита в полувагоне;
- 4100 мм – при размещении в пределах основного габарита на платформе.

над уровнем верхнего обвязочного бруса полувагона должна быть не более:

- а) при погрузке в пределах основного габарита погрузки:
  - 900 мм – при высоте бортов 1880 мм;
  - 700 мм – при высоте бортов 2060 мм;
- б) при погрузке в пределах зонального габарита погрузки:
  - 1466 мм – при высоте бортов 1880 мм;
  - 1266 мм – при высоте бортов 2060 мм



Погрузка лесных грузов (круглого леса, пиломатериалов) производится в соответствии с главой 2 Технических условий или Приложения 14 к СМГС или Местным техническим условиям.

Погрузка может осуществляться по *основному* или *зональному* габариту погрузки.

Установка стоек в полувагоне (общие требования к установке – разд. 4 главы 1 ТУ) Стойки устанавливаются для ограждения штабелей, изготавливаются из круглого леса (толщина 120-140 мм в нижнем отрубе и не менее 90 мм в верхнем отрубе) или пиломатериала (сечение 90\*120 мм)

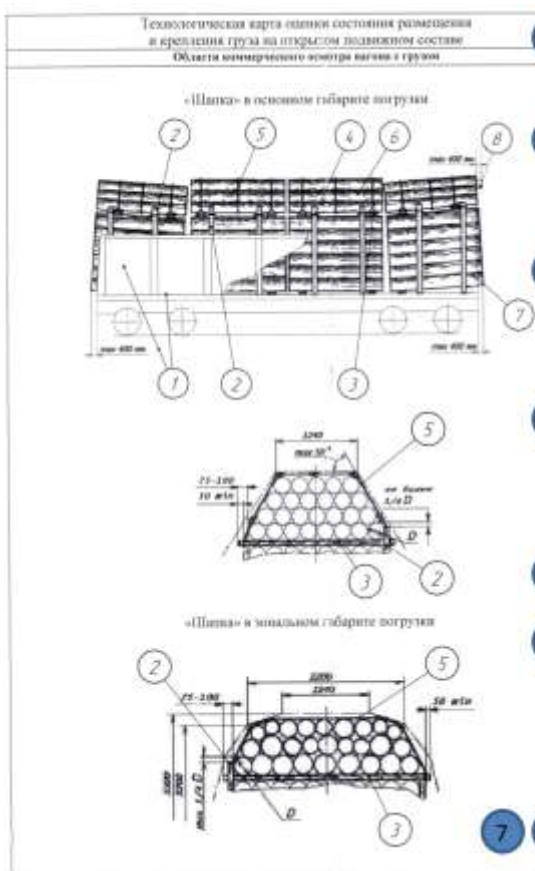


Скрепляющая доска – толщина 25-30 мм, ширина не менее 120 мм

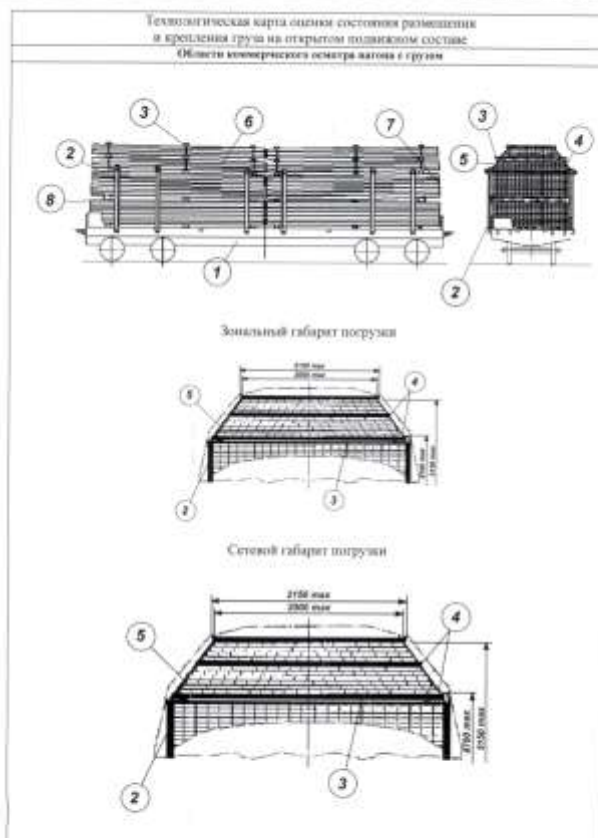
Верхние скрепляющие доски – на уровне лесных скоб или средних стоек

Толщина стойки не менее 90 мм

Нижние скрепляющие доски – на высоте 300-400 мм от пола



- 1 **Вагон:** проверяется отсутствие перекоса кузова, закрытие люков, исправность люковых закидок. В пути следования при наличии АСКО ПВ контролируется масса груза и соблюдение габарита погрузки
- 2 **Стойки боковые:** контролируется соблюдение габарита погрузки, соответствие толщины стойки требованиям ТУ, отсутствие перекоса, повреждения стоек, плотное прилегание стоек  
**! Качество закрепления стоек проверяется на местах погрузки до начала погрузки груза в вагон.**
- 3 **Удлиненная прокладка «шапки»:** проверяется отсутствие смещения, смятия, излома прокладки, зарубки должны располагаться на расстоянии не менее 50 мм от торца, концы удлиненной прокладки должны выходить за пределы штабеля от 75 до 100 мм с обеих сторон. Прокладки размещаются на расстоянии 300-800 мм от края штабеля
- 4 **Стяжка боковых стоек:** противоположение стойки во всех случаях должны иметь верхнее скрепление, при погрузке лесоматериалов на платформы - дополнительное среднее скрепление. Стяжка выполняется из проволоки диаметром 6 мм в 4 нити (при погрузке без «шапки» - в 2 нити), на стойках закрепляется гвоздем длиной не менее 70 мм диаметром 4 мм
- 5 **Увязка «шапки»:** увязка выполняется из проволоки диаметром 6 мм в две нити, закрепляется по зарубкам прокладок с двойным обводом
- 6 **«Шапка»:** проверяется отсутствие продольного и поперечного сдвига, выхода отдельных единиц. Не допускается размещение в «шапке» непакетированных лесоматериалов длиной менее 1,6 м, круглых лесоматериалов толщиной более 300 мм. Укладка бревен нижнего яруса «шапки» - без зазоров между бревнами и стойками, бревна каждого яруса размещаются во впадинах нижележащего яруса
- 7 8 **Штабель груза:** отсутствие продольного или поперечного сдвига груза, выход единиц груза из штабеля, «шапки».



Порядок осмотра аналогичен.

В нарушение п.1.3 гл.2 ТУ пиломатериалы в штабеле разной толщины.



«Шапку» располагают на удлиненных прокладках сечением не менее:

- 50x150 мм – для пиломатериалов;
- 75x150 мм – для круглых лесоматериалов.

Также удлиненные прокладки допускается изготавливать из горбыля с шириной наружной пласти не менее 150мм и толщиной:

- 50 мм – для пиломатериалов;
- 75 мм – для круглых лесоматериалов.

Размещение удлиненных прокладок на максимально близком расстоянии к крайним боковым стойкам позволит избежать значительный продольный сдвиг груза

**ВАЖНО!** Обеспечить надежное закрепление крайних боковых стоек к вагону, качественную увязку стоек и плотность укладки единиц груза.

Ширина прямоугольной части штабеля должна быть равна расстоянию между противоположными стойками. Если ширина штабеля не кратна расстоянию между стойками, то зазор между штабелем и стойками устраняют путем укладки такого же пиломатериала «на ребро».



В нарушение требований ТУ зазор устранен путем укладки пиломатериала «на ребро» внутри штабеля.

Штабеля лесоматериалов размещают на подкладках, за исключением особо оговоренных случаев в главе 2 ТУ и Приложения № 14 к СМГС.

Для создания уклона крайних штабелей или их частей к середине вагона применяют утолщенные подкладки или (и) прокладки, которые располагают со стороны наружных торцов крайних штабелей. Утолщенные прокладки располагают между нижней и второй снизу частями штабелей.

Утолщенные подкладки и прокладки должны быть сечением не менее 130x200 мм.

Согласно накладной, вагон погружен с применением утолщенных подкладок, на фото уклон штабелей к середине вагона не просматривается.



## Пассажирское хозяйство

### Обрывы элементов конструкции пассажирских вагонов:



обрыв крепления кронштейнов расцепного привода





обрыв болтов крепления опоры редуктора пассажирского вагона



отсутствие болтов фланцев



Открытые крышки (вентиляционных люков)



отсутствие ремней приводов генераторов, следы налипания ремней вследствие нагрева и проскальзывания



Признаки заклинивания генератора (отсутствие болтов крепительных крышек, следы нагрева, выброса смазки)



Отсутствие фиксирующих болтов люков



Незакрепленные смотровые крышки клемных коробок



Отсутствие элементов поручней, металлических ограждений посадочных платформ и подходов к ним, уголков обрамления, ведущих к возможности травмирования людей



Разрушения посадочных платформ, нарушение целостности, приводящая к нарушению габарита платформы, травмированию граждан при посадке/высадке в поезда





Отсутствие освещения, нарушение целостности конструкции средств освещения на посадочных платформах