

**ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"****РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 11 августа 2025 г. N 1682/р****О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ИНСТРУКЦИЮ ПО ОСМОТРУ, ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ, РЕМОНТУ И
ФОРМИРОВАНИЮ КОЛЁСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОАО "РЖД"**

В связи с необходимостью внесения корректировок, направленных на совершенствование системы ремонта колёсных пар локомотивов при безусловном обеспечении безопасности движения поездов:

1. Утвердить прилагаемые **изменения**, которые вносятся в **Инструкцию** по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колёсных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава железных дорог ОАО "РЖД", утверждённую распоряжением ОАО "РЖД" от 14 апреля 2025 г. N 805/р (далее - изменения).

2. Заместителю генерального директора ОАО "РЖД" Колесникову И.Н., заместителю генерального директора ОАО "РЖД" - начальнику Дирекции тяги Пегову Д.В., начальнику Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Колотову А.А., начальнику Департамента пассажирских перевозок Костенко Н.Д., начальнику Центра технического аудита Гапееву С.Н. обеспечить доведение изменений, утверждённых настоящим распоряжением, до сведения причастных работников.

Первый заместитель
генерального директора ОАО "РЖД"
С.А.Кобзев

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением ОАО "РЖД"
от 11 августа 2025 г. N 1682/р

**ИЗМЕНЕНИЯ,
КОТОРЫЕ ВНОСЯТСЯ В ИНСТРУКЦИЮ ПО ОСМОТРУ,
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ, РЕМОНТУ И ФОРМИРОВАНИЮ КОЛЁСНЫХ ПАР
ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ ОАО "РЖД", УТВЕРЖДЁННУЮ РАСПОРЯЖЕНИЕМ ОАО "РЖД"
ОТ 14 АПРЕЛЯ 2025 Г. N 805/Р**

1. **Абзац второй** раздела 1 изложить в следующей редакции:

"В настоящей Инструкции содержатся технические требования к ремонту и техническому содержанию в эксплуатации колёсных пар ТПС. При отсутствии конструкторской документации, необходимой для организации ремонта колёсных пар, по решению владельца ТПС допускается разрабатывать и вводить в действие новые ремонтные документы порядком, установленным в **ГОСТ 2.602**".

2. **Абзац третий** раздела 1 изложить в следующей редакции:

"Требования настоящей Инструкции не распространяются на паровозы и электропоезда ("Сапсан" типа ЭВС, "Ласточка" типа ЭС1/ ЭС2Г/ ЭС2ГП/ ЭС1П, "Иволга" типа ЭГ2Тв/ ЭГЭ2Тв, "Финист" типа ЭС104/ ЭС105, типа ЭШ2 KISS RUS (АЭРО), требования к которым регламентируются отдельными нормативными документами ОАО "РЖД" и конструкторской документацией завода-изготовителя".

3. **Пункт 2.2** после абзаца седьмого дополнить абзацем следующего содержания:

"КНК - капиллярный метод неразрушающего контроля".

4. В пункте 4.8 слова "диаметра колёсного центра" заменить словами "диаметра бандажа".

5. Пункт 6 таблицы 1 изложить в следующей редакции:

"

6 Ползун (выбоина) на поверхности катания глубиной:	
- для колесных пар ТПС со скоростями движения до 140 км/ч ¹⁾	Более 1,0 мм
- для колесных пар локомотивов со скоростями движения от 140 до 160 км/ч;	Более 0,5 мм
- для колесных пар локомотивов со скоростями движения свыше 160 км/ч;	Не допускается
- для колесных пар МВПС со скоростями движения от 140 до 200 км/ч	Более 0,5 мм"

".

6. Пункт 16 таблицы 1 изложить в следующей редакции:

"

"16 Протерты места на средней части оси ТПС (только тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации): локомотивов МВПС	глубиной более 4 мм глубиной более 2,5 мм"
--	---

".

7. Сноску 2) таблицы 1 изложить в следующей редакции:

"В случае обнаружения в эксплуатации сдвига бандажа (кернов на бандаже относительно контрольной отметки колёсного центра ТПС), машинист действует в соответствии с регламентом взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО "РЖД" и должен осмотреть бандажное кольцо, убедиться в отсутствии ослабления бандажа на колёсном центре. Ослабление не подтверждается, если при отпущенных тормозах ТПС отсутствует глухой звук при ударе слесарным молотком по поверхности катания бандажа.

В случае обнаружения ослабления бандажа, машинисту следует руководствоваться требованиями действующего Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО "РЖД".

В случае отсутствия признаков ослабления бандажа, машинист обязан нанести любым доступным способом радиальную дополнительную временную метку на бандаже и колёсном центре, отключить тяговый двигатель и тормозной цилиндр данной колёсной пары, после чего довести поезд до ближайшей станции, где имеется пункт технического обслуживания или ремонтное предприятие; при этом в пути следования машинист обязан контролировать состояние бандажа во время стоянок; помощник машиниста - во время движения при проходе по локомотиву (по составу для МВПС) на наличие посторонних шумов и стуков. По прибытию на станцию, где имеется пункт технического обслуживания или ремонтное предприятие, локомотив отцепить от состава поезда для осмотра на смотровой канаве.

Если при осмотре колёсной пары в условиях ремонтного предприятия со сдвигом контрольной отметки подтверждено ослабление бандажа, последний заменить. При отсутствии признаков ослабления бандажа и бандажного кольца, выявленном в условиях ремонтного предприятия (кроме колёсных мастерских и заводов) комиссионно в присутствии инспектора локомотивов в депо и мастера, имеющего право на производство освидетельствования колёсных пар, нанести новую радиальную контрольную метку на ободе на одной прямой с кернами на бандаже, старую контрольную метку на колёсном центре зачеканить и продолжить эксплуатацию колёсной пары. За работой колёсных пар в таких случаях должно быть установлено наблюдение. На первом виде ремонта, предусматривающем выкатку колёсной пары из-под ТПС, бандаж подлежит замене. При повторном сдвиге бандажа, последний подлежит замене вне зависимости от наличия или отсутствия признаков ослабления; вторичное перенесение отметки не допускается.

Для пассажирского ТПС и ТПС с установленными скоростями движения свыше 140 до 200 км/ч перенос отметок не допускается; бандаж подлежит замене."

8. **Абзац четвертый** пункта 4.19 изложить в следующей редакции:

"При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) у локомотива, моторного вагона МВПС, требующих ограничения скорости, допускается их следование без отцепки от поезда до ближайшей железнодорожной станции, где колесные пары с ползунами (выбоинами) должны быть заменены. Допускаемая скорость следования поезда в зависимости от глубины ползуна (выбоины) в соответствии с таблицей 3."

9. В **пункте 6.1**:

1) **абзац четвертый** изложить в следующей редакции:

"- при замене и ремонте тягового электродвигателя локомотива;"

2) **абзац шестой** изложить в следующей редакции:

"- при ТР-3."

10. **Абзац восьмой** пункта 6.4 изложить в следующей редакции:

"- неразрушающий контроль колесных пар в соответствии с таблицами 5.1, 5.2.;"

11. **Пункт 6.6** изложить в следующей редакции:

"6.6 Сведения об обыкновенном освидетельствовании заносят в электронный и бумажный формуляр колесной пары и формуляр большого зубчатого колеса (при ремонте), а также:

- в моторвагонном ремонтном депо - в книгу регистрации освидетельствования колесных пар по единой учетной форме ТУ-21, в ремонтном локомотивном депо (колёсных мастерских) - в книгу формы ТУ-21л;

- на заводе - в книгу регистрации освидетельствования колесных пар по установленной на заводе форме;

- в журналы регистрации результатов неразрушающего контроля (для МВПС - в соответствии с действующими правилами по неразрушающему контролю деталей МВПС".

12. **Абзац пятый** пункта 7.2 изложить в следующей редакции:

"- неразрушающий контроль колёсных пар в соответствии с таблицами 5.1, 5.2."

13. **Абзац третий** пункта 7.5 изложить в следующей редакции:

"При промывке колесных пар ТПС раствором с ТМС буксовые подшипники, роликовые подшипники

опоры корпуса редуктора и моторно-осевые подшипники качения, для предупреждения попадания в них моющей жидкости, должны быть заполнены консистентной смазкой и закрыты защитным кожухом."

14. В [пункте 7.6](#):

1) [дополнить](#) таблицей 5.1 в следующей редакции:

"Таблица 5.1 - Перечень деталей колесных пар локомотивов, подвергаемых неразрушающему контролю:

Наименование составных частей	Вид освидетельствования /ремонта	Метод контроля	Вид дефекта	Зона контроля	Примечание
1	2	3	4	5	6
1.1 Ось (в составе колесной пары)	ОО, ПО	УЗК	структура металла ("прозвучиваемость")	весь объем оси	
			трещины усталостные	закрытые части оси	
	ОО, ПО	МПК	трещины поперечные и наклонные	доступные цилиндрические поверхности и галтельные переходы оси	повторный контроль локальных зон на оси после устранения дефектов
1.2 Ось (ремонтная свободная)	ПО при переформировании КП	МПК	трещины поперечные и наклонные	цилиндрические поверхности и галтельные переходы оси	
1.3 Ось (новое изготовление (запасная часть))*	ПО (при ремонте со сменой оси)	УЗК	структура металла ("прозвучиваемость")	весь объем оси	ГОСТ 33200-2014 , ГОСТ 34656-2020
			внутренние дефекты	цилиндрические поверхности оси и галтельные переходы	
		МПК ВОК	поверхностные дефекты разнонаправленные	цилиндрические поверхности оси и галтельные переходы	
1.4 Бандаж (новый)*	ПО (при ремонте со сменой бандажей)	МПК	трещины поверхностные разнонаправленные	внутренняя расточенная посадочная поверхность бандажа	ГОСТ 34650-2020
		ВОК		внутренняя расточенная посадочная поверхность	

				бандажа; наружная и внутренняя боковые поверхности бандажа	
1.5 Бандаж (после посадки на колесный центр)	ПО (при ремонте со сменой бандажей)	ВТК или МПК или КНК	трещины разнонаправленные	зона прижимного бурта	ГОСТ Р 58612-2019
1.6 Бандаж (ремонтный в составе колесной пары)	ОО, ПО	УЗК	трещины усталостные разнонаправленные	основное сечение бандажа; основное сечение ребня	
			трещины разнонаправленные	поверхность катания и подповерхностны й слой	после обточки бандажа для восстановлен ия профиля или устранения дефектов
			трещины термические	вершина ребня	
	термоупро чнение ребня бандажа			вершина ребня	термоупрочн ение ребней на выкаченной колесной паре
1.7 бандаж (ремонтный в составе колесной пары)	ТО-4	УЗК	трещины усталостные разнонаправленные на поверхности катания; трещины термические	поверхность катания и подповерхностны й слой; вершина ребня	
	термоупроч нение ребня бандажа		трещины термические	вершина ребня	термоупрочн ение ребней под локомотивом
1.8 колесный центр новое изготовление (запасная часть))*	ПО (при ремонте со сменой центров)	УЗК	структура металла ("прозвучиваемость")	обод колесного центра; ступица колесного центра	ГОСТ 34657- 2020
		ВОК	внутренние дефекты		
			поверхностные дефекты	все поверхности	
1.9 колесный центр (ремонтный в	ОО, ПО	МПК или ВТК	трещины усталостные разнонаправленные	литой дисковый: переход от обода к диску; тело	повторный контроль локальных

составе колесной пары с бандажами или свободный)				диска; переход от диска к ступице; вокруг водильных отверстий; вокруг литых знаков маркировки; торцевые поверхности обода**	зон на центре после зачистки, заварки выявленных дефектов;
				литой коробчатый: кромки окон колесного центра; торцевые поверхности обода**	
				литой спицевой: переходы от обода к спицам; переходы от спиц к ступице; торцевые поверхности обода**	
				катаный колесный центр: переход от обода к диску; тело диска; переход от диска к ступице; вокруг отверстий под пальцы; торцевые поверхности обода**	
		ВОК	трещины усталостные разнонаправленные	все доступные для контроля поверхности	
		УЗК	структура металла ("прозвучиваемость")	весь объем тела ступицы	для литых коробчатых колесных центров с удлиненной ступицей;
			трещины усталостные	галтельный переход	
	ПО	МПК***	трещины усталостные		
1.10 колесо цельнокатаное (ремонтное)	ОО, ПО	МПК или ВТК	трещины усталостные разнонаправленные	переход от обода к диску; тело диска; переход от диска к ступице;	

				торцевые поверхности обода.		
		ВОК		все доступные для контроля поверхности		
		УЗК		основное сечение обода; основное сечение гребня.	после обточки обода для восстановления профиля или устранения дефектов	
				поверхность катания и подповерхностный слой		
				термические трещины	вершина гребня	
	термоупрочнение гребня колеса цельнокатаного	УЗК	термические трещины	вершина гребня	термоупрочнение гребней колеса на выкаченной колесной паре	
	ТО-4	УЗК	трещины усталостные разнонаправленные на поверхности катания; трещины термические	поверхность катания и подповерхностный слой; вершина гребня		
	термоупрочнение гребня колеса цельнокатаного		термические трещины	вершина гребня	термоупрочнение гребней колеса под локомотивом	
	1.11 зубчатое колесо (шестерня, венец зубчатый)	ОО, ПО	МПК	трещины усталостные	межзубные впадины; торцы зубьев; рабочие поверхности зубьев	повторный контроль локальных зон на зубчатом колесе после зачистки
	ВТК или МПК		трещины разнонаправленные	зона шириной 20 мм вокруг отверстий диаметром 70 мм	для упругих зубчатых колес	

Примечание:
*новые элементы колесных пар окончательно обработанные, поставляемые на ремонтные предприятия в качестве запасных частей с документами о качестве (паспорт, сертификат соответствия), в которых имеется отметка о проведении неразрушающего контроля по [ГОСТ](#)

34656-2020, ГОСТ 34650-2020, ГОСТ 34657-2020, повторному неразрушающему контролю не подлежат.

**проверка проводится после снятия бандажей при ПО.

*** в случае снятия зубчатого колеса

1 Элементы упругого зубчатого колеса подлежат неразрушающему контролю в соответствии с требованиями конструкторской документации.

2 Корпус моторно-осевого подшипника качения подлежат неразрушающему контролю в соответствии с требованиями конструкторской документации.

Полый вал, опора, ступица и т.д. подлежат неразрушающему контролю в соответствии с требованиями конструкторской документации.

2) заголовок таблицы 5 изложить в следующей редакции:

"Таблица 5.2. Перечень деталей колесных пар моторвагонного подвижного состава, подвергаемых неразрушающему контролю";

3) в таблице 6:

а) строку третью пункта 1.11 изложить в следующей редакции:

"

- старого для ТПС, кроме РА в/и	+3; -4	+3; -4
---------------------------------	--------	--------

б) пункт 2.3 изложить в следующей редакции:

"

2.3 Отклонение ширины обода от номинального размера колесных пар: ³⁾		
- тепловозов;	+2; -8	-
- электровозов и МВПС	+2; -5	

в) пункт 3.9 заменить строкой следующего содержания:

"- выработка шеек оси от воздействия вкладышей моторно-осевых подшипников при обыкновенном освидетельствовании - 0,2 мм.";

г) в пунктах 4.2, 4.3, 4.5, 4.6 столбца "Обыкновенное освидетельствование" поставить прочерк;

д) пункт 4.7 признать утратившими силу.

15. Пункт 3.21 таблицы 7 изложить в следующей редакции:

"

3.21 Ослабление призонных болтов крепления венцов зубчатых колес ТПС	Болты заменить. Болты при пробеге зубчатых колес (венцов) 1 млн км и более подлежат полной замене. Допускается увеличить диаметр отверстия в ступице центра зубчатого колеса и зубчатом венце не более чем на 1 мм для РА в/и; на 2 мм для моторных вагонов
--	---

	электропоездов, АЧ2 и электровозов серии ЧС в/и с постановкой новых увеличенных призонных болтов, обеспечивающих чертежный натяг. При ослаблении более четырех болтов или более трех болтов подряд заменить все болты новыми. Допускается увеличить диаметр отверстия в ступице центра зубчатого колеса и зубчатом колесе на 2 мм с постановкой новых призонных болтов, обеспечивающих чертежный натяг. Для БЗК МВПС, ТПС допускается однократное сверление новых отверстий во фланце центра и в зубчатом венце зубчатого колеса между старыми отверстиями в соответствии с ремонтным чертежом, при этом в составных полушевронах такое рассверливание запрещено.
--	---

".

16. Подпункт 9.1.2 пункта 9.1 изложить в следующей редакции:

"9.1.2 Конструкторская или ремонтная документации на колёсные пары должна содержать перечень допущенных к применению в ремонте производителей осей, колёсных центров, цельнокатаных колес в составе колесной пары; бандажей, зубчатых колес или их венцов, прошедших процедуру постановки на производство по ГОСТ 15.902 или типовые испытания по ГОСТ 11018."

17. Абзацы второй и третий пункта 9.3 изложить в следующей редакции:

"При ремонте со сменой составных частей могут производить:

- замену осей, колесных центров, цельнокатаных колес в составе колесной пары осуществлять на детали, прошедшие процедуру постановки на производство по ГОСТ 15.902 или типовые испытания по ГОСТ 11018. В случае отсутствия предприятия изготовителя колесной пары, типовые испытания в объеме ГОСТ 11018 проводят предприятия, осуществляющие ремонт. Замену бандажей, зубчатых колес или их венцов осуществляют на детали, имеющие сертификат соответствия. Разрешается заменять неисправные составные части колесных пар как новыми, так и старогодными."

18. Абзац первый подпункта 9.8.10 пункта 9.8 изложить в следующей редакции:

"Колесная пара или колесный центр в сборе с бандажом после заводки и завальцовки бандажного кольца должны медленно остывать. Запрещается искусственное охлаждение, а также выставление колесной пары за пределы помещения до полного ее остывания. Остывший после обжатия прижимного бурта бандаж должен быть подвергнут НК (Таблица 5.1, Таблица 5.2) на отсутствие трещин на участке, прижимающем бандажное кольцо, на расстоянии от 25 до 30 мм от кромки прижимного бурта (см. приложение Л)."

19. Подпункт 9.13.3 пункта 9.13 изложить в следующей редакции:

"9.13.3 При формировании колесной пары необходимо использовать оси, колесные центры и цельнокатаные колеса (и их заготовки), прошедшие процедуру постановки продукции на производство по ГОСТ 15.902 или типовые испытания по ГОСТ 11018 и включенные в перечень допущенных к применению производителей по подпункту 9.1.2 настоящей Инструкции. В случае отсутствия предприятия изготовителя колесной пары, типовые испытания в объеме ГОСТ 11018 проводят предприятия, осуществляющие ремонт."

20. Пункт 2 приложения М изложить в следующей редакции:

"2. При переформировании колесной пары на оси, ранее бывшей в эксплуатации, в электронном паспорте в системе "Электронный паспорт локомотива" и в формуляре на бумажном носителе заполнению

подлежат паспорт и формуляр той колёсной пары, в составе которой эксплуатировалась данная ось. При этом в разделе "Ремонты" делается запись о формировании (переформировании) колёсной пары и выполнении полного освидетельствования с указанием предприятия, а в разделе "Устройства" паспорта отмечается смена элементов колесной пары. Производителем колёсной пары считается предприятие, которое выполнило формирование (переформирование) колёсной пары.

Данные оси (номер, дата изготовления оси, предприятие-изготовитель оси) остаются неизменными на протяжении всего жизненного цикла оси и не подлежат корректировке в системе "Электронный паспорт локомотива" и в формуляре на бумажном носителе при переформировании колёсной пары."
