

Technische Dokumentation

Wagengattung: Smmpps

Bauart: 5-438



Drehgestellflachwagen mit vier Radsätzen, 4 Stirnwandrungen und 12 Seitenrungen, jedoch ohne Stirnwände und Seitenwände. Der Wagen ist außerdem mit einer unteren Tasche zur Aufbewahrung von Seitenrungen ausgestattet. Der gesamte Boden des Wagens ist aus 70 mm starkem Holz, Fichte oder Kiefer gefertigt. Der Wagen ist für den Transport größerer Stückgüter sowie langer Güter aus den Bereichen Maschinenbau, Metallurgie, Holzverarbeitung und Bauindustrie bestimmt, die nicht vor Witterungseinflüssen geschützt werden müssen.

Kap.	Inhalt	Seite
1	Wichtige Hinweise Sicherheitshinweise	3
1.1	Wichtige Hinweise	3
1.2	Bewegen der Wagen in Gleisanschlüssen	3
1.3	Sicherheitshinweise	3
2	Technische Übersicht	4
2.1	Allgemeines	4
2.2	Hauptabmessungen / Gewichte	4-5
2.3	Lastgrenzen / Verladerichtlinien	6
2.3.1	Lastgrenzen	6
2.3.2	Verladerichtlinien	6
2.4	Bremsberechnung	7
2.4.1	Bremsberechnung Typ 5-438.6	7
2.4.2	Bremsberechnung Typ 5-438.7	8
2.4.3	Bremsberechnung Typ 5-438.8	9
3	Anweisungen zur Wagenwartung	10
3.1	Wartungsplan	10
3.2	Schmierplan und Schmierstoffliste	10-11
3.3	Bremsprüfprotokoll - Typ Bremsen Ia, Iia nach UIC - Merkblatt 543-1	12-14
4	Instandhaltungsplan	15
4.1	Instandhaltungsfristen des Wagens	15
4.2	Instandhaltungsplan für Smmmps - Güterwagen Laufleistung unter 50.000 km/a	15
4.3	Regel für Revisionen	15
5	Zusätzliche Sicherheitshinweise	16
5.1	Tasche zur Aufbewahrung von Seitenrungen	16
5.2	Rungen	16

Kapitel 1

Wichtige Hinweise

Sicherheitshinweise

1.1 Wichtige Hinweise

Allgemeines

Die in diesem Dokument beschriebenen Arbeiten sind nur von geschultem Fachpersonal durchzuführen. In jedem Fall müssen alle Schutzeinrichtungen verwendet und alle Vorkehrungen getroffen werden, die den jeweils geltenden Sicherheitsvorschriften und -bestimmungen sowie dem neusten Stand der Technik entsprechen.

Arbeiten am Wagen dürfen nur von fachkundigem und geschultem Personal ausgeführt werden!

1.2 Bewegen der Wagen in Gleisanschlüssen

Die Wagen sind zum Einsatz auf öffentlichen Infrastrukturen ausgelegt. Darauf können Radien bis 150 m ordnungsgemäß gekuppelt befahren werden. Bei Befördern der Wagen in Gruppen auf Anschlussgleisen mit Radien unter 150 m bis min. 35 m müssen die Schraubenkupplungen zwischen den Wagen ganz herausgedreht werden und Geschwindigkeit max 5,5 km/h, um ein zwängungsfreies Befahren im Gleis zu ermöglichen.

1.3 Sicherheitshinweise

Diese Anweisung ist nur für sachkundiges und eingewiesenes Personal bestimmt!

Das zuständige Werkstattpersonal ist verpflichtet, diese Anweisung zu lesen!

Allgemeine Sicherheitsvorschriften müssen übergeordnet beachtet werden!

Sicherheitsvorschriften dienen Ihrer Sicherheit!

Beachten Sie die zusätzlichen Sicherheitshinweise gemäß Kapitel 5.

Kapitel 2

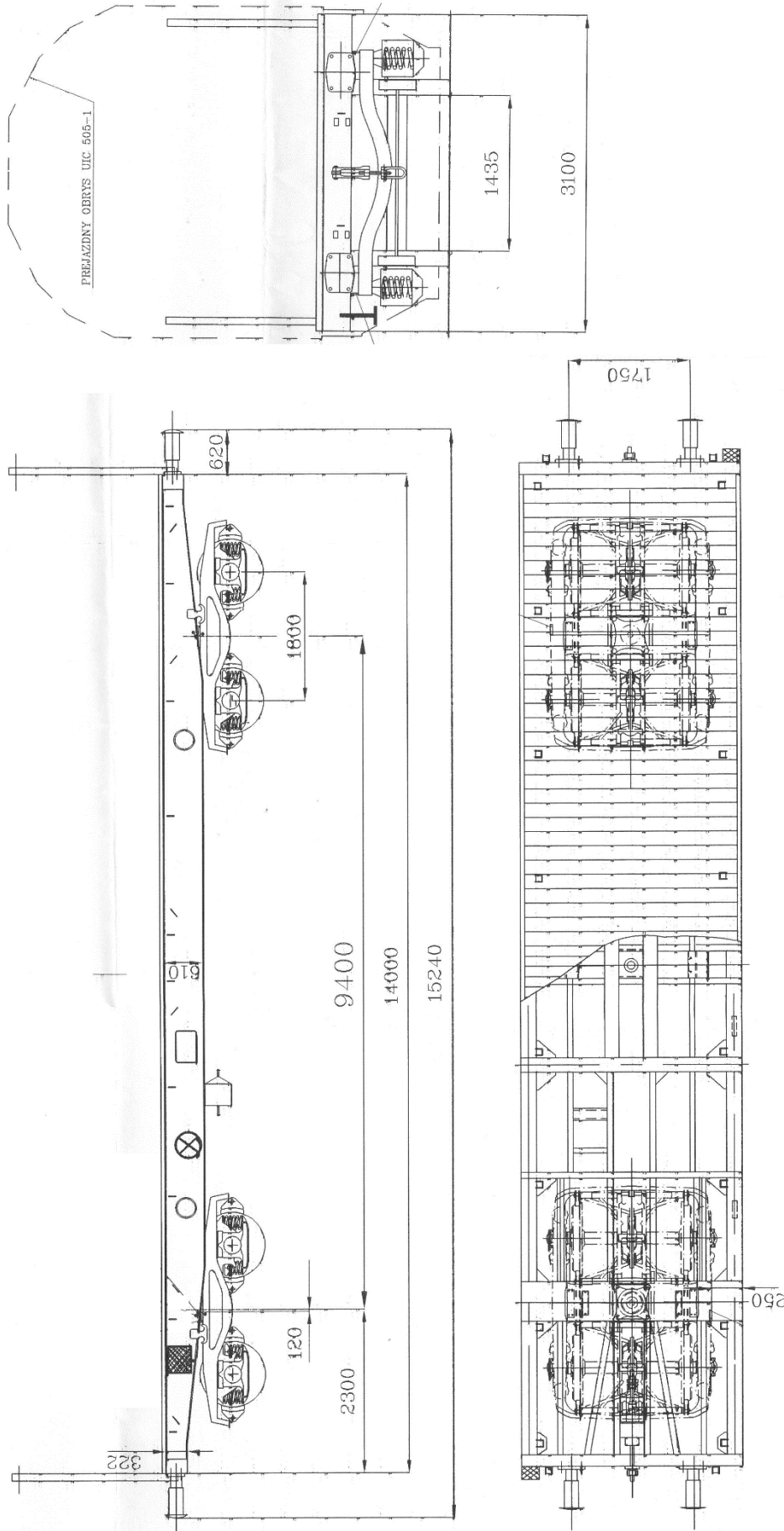
Technische Übersicht

2.1 Allgemeines

Drehgestellflachwagen mit vier Radsätzen, 4 Stirnwandrunge und 12 Seitenrunge, jedoch ohne Stürnwände und Seitenwände. Der Wagen ist außerdem mit einer unteren Tasche zur Aufbewahrung von Seitenrunge ausgestattet. Der gesamte Boden des Wagens ist aus 70 mm starkem Holz, Fichte oder Kiefer gefertigt. Der Wagen ist für den Transport größerer Stückgüter sowie langer Güter aus den Bereichen Maschinenbau, Metallurgie, Holzverarbeitung und Bauindustrie bestimmt, die nicht vor Witterungseinflüssen geschützt werden müssen. Außen an den Wagen angebrachte Ringe ermöglichen die sichere Befestigung von Wagendecken zum Schutz nässeempfindlicher Güter und vor Windabtrag. Die Wagen entsprechen den zum Zeitpunkt der Fertigung gültigen Bauvorschriften AVV, UIC und RIV sofern anwendbar. Die Wagen haben Handbremse.

2.2 Hauptabmessungen / Gewichte

Eigengewicht	t	ca. 24
Lastgrenze	t	56
Radsatzlast	t	20
Gesamtgewicht	t	80
Drehzapfenabstand	mm	9 400
Wagenlänge über Puffer	mm	15 240
min. befahrbarer Gleisbogenhalbmesser	m und km/h	75 und 5,5
Breite des Wagens	mm	3 100
Ladebreite	mm	3 100
Ladelänge	mm	14 000
Ladefläche	m ²	43,4
Höchstgeschwindigkeit - leerer Wagen	km/h	100
Höchstgeschwindigkeit - beladener Wagen	km/h	100
Internationale Verwendungsfähigkeit		RIV
Gabarit		UIC 505-1
Bauart der Bremse		DAKO CV1 D 16"
Drehgestell		Y25 Cs alternativ Y25 Rs



2.3 Lastgrenzen / Verladerichtlinien

2.3.1 Lastgrenzen

	A	B	C
S	40.0t	48.0t	56,0t

Einzellasten

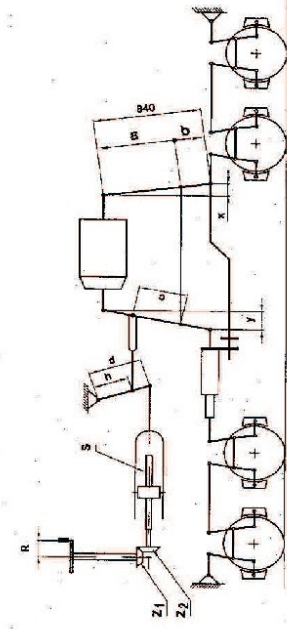
	m	über die Auflagelänge verteilt	auf zwei Unterlagen
a-a	2	35t	40t
b-b	3	41t	56t
c-c	5	49t	56t
d-d	7	56t	56t
e-e	9	56t	56t
f-f	12	56t	28t

2.3.2 Verladerichtlinien

Es gelten die UIC-Verladerichtlinien - Kodex für die Verladung und Sicherung von Ladegütern auf Fahrzeugen im Schienengüterverkehr

2.4.1 Bremsberechnung

2.4.1 Bremsberechnung Typ 5-438.6



Ruční brzda

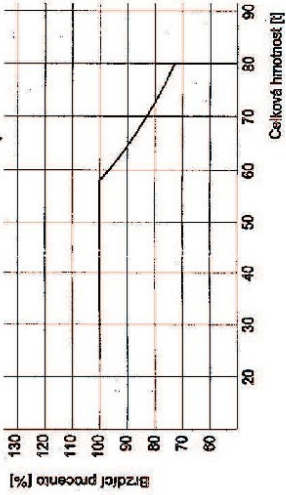
Síla na křes	F_k	0,5 kN
Účinnost ruční brzdy	η_H	0,19
Přepočítávaný součinitel tření	f_H	0,35
Pokorné kolo ruční brzdy	R	157,5 mm
Stoupání	β	10 mm
Podstředí zubů	Z_1	13
Podstředí zubů	Z_2	24
Převod	i_H	1400
Celková síla na zděže	F_b	122 kN
<small>$(F_{k1} + \eta_H \cdot F_H) \cdot (1 + \eta_H \cdot f_H \cdot R) \cdot i_H \cdot \frac{g}{g_0}$</small>		
Brzdící váha	$\frac{10}{6} \cdot F_b \cdot g^{-1}$	20 t

Tlaková brzda

Hmotnost vozu	m	23,5	30	40	50	58	70	80	t
Křídlec tlak od enímáče	T	1,04	1,42	1,99	2,56	3,02	3,70	4,27	bar
Tlak v brzdovém válci	C	1,47	1,51	2,16	2,98	3,80	3,80	3,80	bar
Účinná síla na pístlici	$F_p = s \cdot C \cdot F_r$	13,7	18,0	25,9	37,1	47,7	47,7	47,7	kN
Celkový přítlak zděže	$F_{p\Sigma} = (F_r \cdot l_p \cdot 8 \cdot F_r) \cdot \eta$	131,0	177,0	264,0	377,4	488,7	488,7	488,7	kN
Přítlak na jednu zděž	$F_{p\Sigma}/18$	8,17	11,10	16,50	23,60	30,50	30,50	30,50	kN
Součinitel k		1,789	1,822	1,468	1,308	1,171	1,171	1,171	
Brzdící váha osobní	$B_{os} = F_{p\Sigma} \cdot k$	23,6	30,0	40,0	50,3	58,3	58,3	58,3	t
Brzdící procento osobní	$\lambda = B_{os} / m \cdot 100$	100	100	100	100	100	83	73	%

Poznámky

$k_{Bos} = 2,137 \cdot 5,14 \cdot 10^{-2} \cdot F_{p\Sigma} + 8,32 \cdot 10^{-4} \cdot F_{p\Sigma}^2 - 6,04 \cdot 10^{-6} \cdot F_{p\Sigma}^3$



Konstruktivní rozměry

Rameno převodnice	a	516 mm
	b	325 mm
	c	335 mm
	d	750 mm
	h	564 mm
Celkový převodový	i_p	12,67
Převod v podvozků	i_r	8
Celková účinnost tyčovi	η	0,83
Účinnost tyčovi	η_p	0,8
Účinnost staravěe zříží	η_R	0,9
Odpor pružiny BV	F_F	1,5 kN
Odpor pružiny staravěe	F_R	2,0 kN
Odpor pružiny ruční brzdy	F_H	1,0 kN

Technická data

Hmotnost vozu - prázdný vystrojény	m	23,5 t
- max. celková hmotnost	m_1	80 t
- neodpružená hmotý	m_N	5,54 t
Počet náprav brzděných jedním válcem	n	4
ruční brzdou	n_H	4
Brzdové výstroj		DK - GP - A
Rozvedáké		DAKO CV 1D - 18"
Brzdový válec - průměr	D_v	406 mm
- šimná plocha	s_v	12,55 dm ²
Staravěe zříží		DAKO SL-2
Přídavný ventil		DAKO DS
Brzdové špalitty		Bgu 26260mm
Průměr kol nové / opotřebená		920 / ... mm
Typ podvozků		Y25 Lst1

Brzdící váha

DK - GP - A
MAX : 58 t

B_H = 20 t

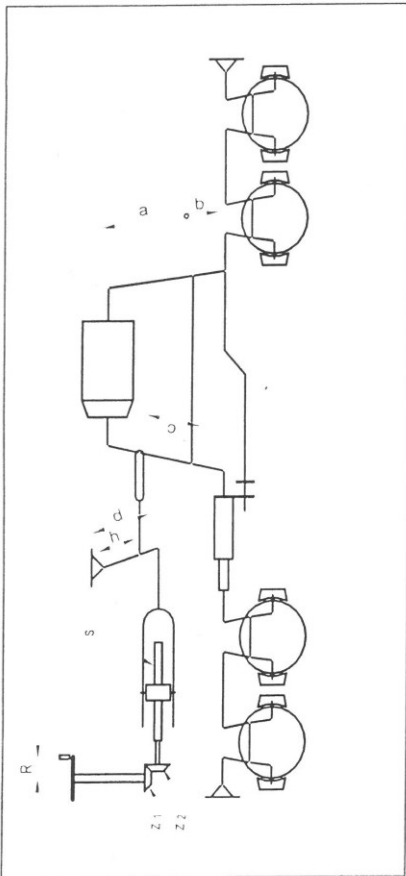
VÝPOČET ŠPALIKOVÉ BRZDY

číslo 97005-219 / TYP : 5-438.6

Viz / podvozek	Smmgs
Datum	27.6.2000
Zpracoval	Antonín Koop
Schválil	Ing. Jan Pazdiera
Změna	č. 1
číslo	20.11.2000

ČKD-DAKO, a.s. Třemošnice

2.4.2 Bremsberechnung typ 5-438.7



Technická data	
Hmotnost vozu	prázdný vystrojený max. celková hmotnost přestavná hmotnost
Počet náprav	brzděných 1 válcem brzděných ruční brzdou prázdný
Maximální rychlost vozu	ložený
Brzdový válec	počet na vůz průměr činná plocha
Stavěč zdrží	typ
Brzdová výstroj	typ
Přídavný ventil	typ
Brzdové spalinky	počet zdrží na vůz

Konstrukční rozměry	
Rameno převodnice	a b c d h
Celkový převod tyčovi	ρ
Převod v podvozků	ρ
Celková účinnost tyčovi	η
Účinnost stavěče zdrží	η_R
Odpor pružiny BV	F_F
Odpor pružiny stavěče	F_R
Odpor vratné pružiny	F_H

Změna	č.:	dne
Změna	č.:	dne
Změna	č.:	dne

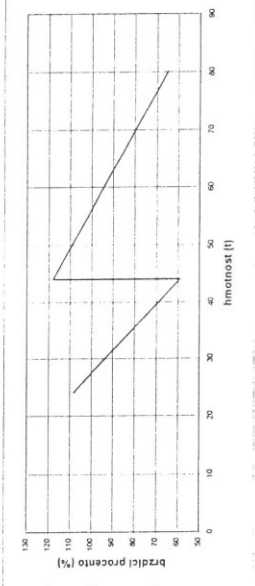
VYPOČET ŠPALÍKOVÉ BRZDY
číslo 97005-438

Vůz/podvozek	Smmps
Datum	
Zpracoval	Antonín Kopp
Schválil	Jing Jan Pazdiera

DAKO-CZ, a.s. Třemošnice

Tlaková brzda	
Hmotnost vozu	t
Tlak v brzdovém válci	bar
Účinná síla na pístnici	kN
Celkový přítlak zdrží	kN
Přítlak na jednu zdrž	kN
Součinitel	t
Brzdící váha osobní	%
Brzdící procento osobní	%

26t	52t	44t	20t
-----	-----	-----	-----



Ruční brzda	
Síla na klice	F_K
Účinnost ruční brzdy	η_H
Předp. součinitel tření	f_{pr}
Poloměr kola ruční brzdy	R
Stoupání	S
Počet zubů	Z_1
Převod	Z_2
Celková síla na zrdže	F_B
Brzdící váha	B_H
Celková techn. síla	F_T
Spád tratí pro m_1	S_H

F_K	0,5 kN
η_H	0,19
f_{pr}	0,35
R	150 mm
S	16 mm
Z_1	13
Z_2	24
f_{pr}	1446
F_B	134,6 kN
B_H	22,87 t
F_T	47,12 kN
S_H	60 prom

LOKOPRANYS, s.r.o. - spol. s r.o.
 Číslo účtu: 57 98 00 00 00 00 00 00
 Právnická osoba - IČO: 58 00 00 00
 IČ DPH: 58 00 00 00 00 00 00 00

2.4.3 Bremsberechnung typ 5-438.8

Technická data											
Hmotnost vozu	prázdný	m	24	t							
	max. celková hmotnost neodpružené hmoty	m	80	t							
Počet náprav	brzděných 1 válcem	n	4	ks							
	brzděných ruční brzdou	n _R	4	ks							
Max. rychlost vozu	prázdný	v ₁	120	km/h							
	ložený	v ₂	100	km/h							
Brzdový válec	počet na vůz	n _{av}	1	ks							
	průměr	D _v	406	mm							
	činná plocha	S _v	17,95	dm ²							
Brzdová výstroj			DK-GP								
Přídavný ventil	typ		DAKO.D1 1,5								
Brzdové spoilky	typ		Bq 320 mm								
	počet zdříž na vůz	na	16	ks							

Konstrukční rozměry									
Rameno převodnice	a	500	mm						
	b	340	mm						
	c	350	mm						
	d	760	mm						
	h	564	mm						
Celkový převod tyčový	i _p	11,76							
Převod v podvozků	i _k	4							
Celková účinnost tyčový	η	0,83							
Účinnost tyčový	η _T	0,8							
Účinnost složené zdříž	η _R	0,9							
Odpor pružiny BV	F _R	1,5	kN						
Odpor pružiny složené	F _R	2	kN						
Odpor vratné pružiny	F _R	1	kN						

Tlaková brzda	vzorec	prázdný	ložený
Hmotnost vozu	m	24	80
Tlak v brzdovém válci	C	1,5	3,8
Síla na píst	F	19,43	49,21
Účinná síla na pístnici	F _T	17,93	47,71
Celkový přítlak zdříž	ΣF _{op}	162	452
Přítlak na jednu zdříž	F _{op}	10,125	28,25
Součinitel	k	1,675	1,126
Brzdící váha osobní	B _o	28	52
Brzdící procento osobní	λ	115	65

Ruční brzda		
Síla na klíče	F _k	0,5 kN
Účinnost ruční brzdy	η _H	0,19
Předp. součinitel tření	f _H	0,35
Poloměr kola ruční brzdy	R	157,5 mm
Stoupání	s	16 mm
Počet zubů	z ₁	13
	z ₂	24
Převod	i _H	1377
Celková síla na zdříž	F _R	109,5 kN
Brzdící váha	B _H	20,93 t

Přestavovač P-L

28 52 43

B_H = 20 t

Brzdící váha	λ	t
115	0	0
100	20	20
65	80	80

Kapitel 3

Anweisungen zur Wagenwartung

3.1 Wartungsplan

KTS - (Wagen Technischekontrolle – Stufe 1) muss von einem verantwortlichen Mitarbeiter durchgeführt werden EVU vor dem Abflug, während der Fahrt oder nach der Ankunft des Fahrzeugs gemäß den Bestimmungen des Generals Verträge über die Nutzung von Lastkraftwagen (GCU, AVV). Das Ziel der Überprüfung des technischen Zustands ist es, die Funktionsfähigkeit des Wagens vor seinem weiteren Transport zu überprüfen.

BÚ1 - (Wagenwartung Stufe 2) eine Reihe von Aktivitäten, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden um den technischen Zustand des Fahrzeugs und seiner Komponenten zu überprüfen, damit die Sicherheit erhalten bleibt Schienenverkehr und stellen den Betriebszustand des Fahrzeugs in der Zwischenzeit sicher Instandsetzung.

BÚ2 - (Wagenwartung Stufe 3) eine Reihe von Aktivitäten, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden um den technischen Zustand des Fahrzeugs und seiner Komponenten zu überprüfen, damit die Sicherheit erhalten bleibt Schienenverkehr und stellen den Betriebszustand des Fahrzeugs in der Zwischenzeit sicher Instandsetzung.

3.2 Schmierplan und Schmierstoffliste

Stufe	Abkürzung	Aktivitäten	Werkstoff	Intervall
S1	KTS	Überprüfung des technischen Zustands gemäß Anhang 9 der AVV.		Vor jeder Abreise
S2	BÚ1	Aktivitäten nach KTS und weiter: Schmierung der Zugvorrichtung (Bild 1 - Position 3) und Schmierung Anhängerkupplungsführung Schmierung der Schraubekupplung (Bild 1 - Position 4) Schmierung der Puffer (Bild 1 - Position 1,2)	<i>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</i> <i>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</i> <i>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</i>	3 Monate

		<p>Schmierung der Feststellbremsspindel</p> <p>Schmierung der Stifte des Feststellbremsmechanismus</p> <p>Schmierung und Funktionsprüfung von L / B-Schaltern, G / P, Ein / Aus</p> <p>Schmierung der Bremsgestänge</p> <p>Schmierung des Bremszylinderkolbens</p>	<p>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</p> <p>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</p> <p>Öl Pm 30/50-0-020 Moliten EP25</p> <p>LT 42</p> <p>LT 42</p>	<p>3 Monate</p>
S3	BÚ2	<p>Aktivitäten nach BÚ1 und weiter:</p> <p>Bremsprüfung einschließlich Berichtserstellung (Punkt 3.3)</p> <p>Schmierung der Bolzenverbindungen von mechanische Bremse</p> <p>Sichtprüfung auf Tür - Dichtheit</p> <p>Schmierung der Bolzenverbindungen von Tür und Verriegelungsmechanismus</p>	<p>Öl Pm 30/50-0-020</p> <p>Öl Pm 30/50-0-020</p>	<p>6 Monate</p>

Im Falle eines Mangels, der bei Inspektionen von KTS, BÚ1 und BÚ2 festgestellt wurde, muss dieses Mangels reparieren!

Bild 1

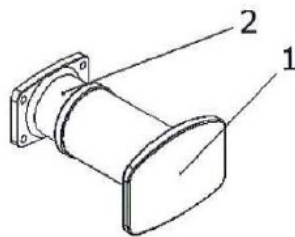
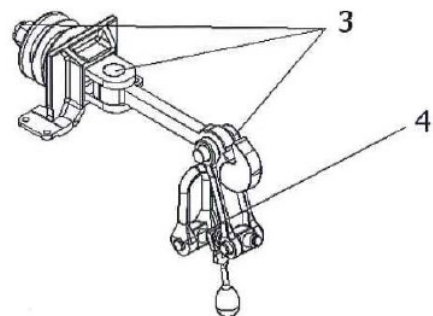


Bild 2



3.3 Bremsprüfprotokoll - Typ Bremsen Ia, IIa nach UIC - Merkblatt 543-1

Protokol o brzdě typu Ia, IIa dle vyhlášky UIC 543-1

Bremsprüfprotokoll - Typ Bremsen Ia, IIa nach UIC - Merkblatt 543-1

Opravec/ Werkstatt:		vůz číslo / Wagennummer :		řada a typ / Baureihe und typ :	
		datum a čas / Datum und Zeit :		druh brzdy/ Bremsbauart :	
				DK-GP	
Rozvaděč / Steuerventil			Stavěč zdrží / Bremsgestangesteller		
Typ	Dako 16"		Typ	SZ-12	
Nr.		Nr.		Nr.	
Přídavný ventil / Druckubersetzer			Datum a opravec revize/ Datum und Ort der Revision		
Typ		Typ		Datum revize/ Datum	
Nr.		Nr.		Opravec/ Werkstatt	

B.0 Vizuální vstupní kontrola funkce brzdy

B.0 Visuelle Eingangskontrolle der Funktion der Bremse

v pořádku/ I.O.

B.0.1	HL snížit na 3,5 bar : brzda musí přilehnout/ HL auf 3,5 bar . Bremse muss anlegen	
B.0.2	HL naplnit na 5,0 bar : brzda musí uvolnit/ HL auffullen 5,0 bar : Bremse muss losen	

B.1 Kontrola mechanických vlastností brzdových součástí

B.1 Kontrolle der mechanischen Eigenschaften der Bremsbauteile

v pořádku/ I.O.

B.1.1	Vypínač brdy je pohyblivý Bremsabsperreinrichtung /Ein-Aus" gangbar	
B.1.2	přestavovač "G-P" je pohyblivý Unstellvorrichtung "G-p" gangbar	
B.1.3 ¹⁾	Ručně nebo automaticky ovládaný přestavovač ložení (např. P-L) je pohyblivý Manueller oder automatischer Lastwechsel (z B.Leer - Beladen) gangbar	
B.1.4 ¹⁾	Mechanické přestavovací zařízení prázdný/ ložený (jen u typu Ia) je činné Mechanischer Lastwechsel Leer / Beladen (nur Typ Ia) wirksam	
B.1.5	Kontrola tloušťky brzdových špalíků a kontrola špalíků na lom případně zajetí špalíků do čelní hrany kola Bremssklotzsohlen ausreichend dick und nicht gebrochen bzw. Übergelaufen	
B.1.6	Stavěč zdrží funkční Gestangesteller funktionsfähig	
B.1.7	Odlehlost brzdových špalíků 5 (7) ²⁾ mm Mittleres Klotzspiel 5 (7) ²⁾ mm	
B.1.8	Spojkové kohouty funkční, v krajních polohách bezpečně aretovány a v poloze "zavřeno" je brzdová spojka odvětrána Luftabsperrhahne funktionfähig und bedienbar, in den Endstellungen sicher arretiert und in der Endstellung geschlossen wird der Bremskupplungsschlauch entlüftet	
B.1.9	Táhla odbrzdovače/ odbrzdovací zařízení pohyblivé a funkční Losezuge/ Loseeinrichtungen gangbar und funktionsfähig	
B.1.10	Brzdové záchytky rozpor jsou v pořádku Bremsfangschlingen in Ordnung	
B.1.11	Čepy v brzdovém tyčovi jsou volně pohyblivé Bolzen im Bremsgestange frei beweglich	
B.1.12	Brzdové tyčovi je volně pybyblivé Bremsgestange frei beweglich	
B.1.13	Zajištění čepů na závěškách brzdové zdrže v pořádku Bolzensicherungen an den Bremssklotzhängeeisen in Ordnung	
B.1.14	Ruční brzda pohyblivá a funkční Handbremse gangbar und funktionsfähig	

Oprave/ Werkstatt:	vůz číslo / Wagennummer :	řada a typ / Baureihe und typ :
	datum a čas / Datum und Zeit :	druh brzdy/ Bremsbauart :
		DK-GP

B.2 Kontrola pneumatických vlastností brzdových součástí

B.2 Kontrolle der pneumatischen Eigenschaften der Bremsbauteile

	Označení Bezeichnung	Požadavek Soll-Wert	Skutečnost Ist-Wert		V pořádku I.O.
B.2.1	Těsnost brzdového zařízení / Dichtheit der Bremseinrichtung Přípustný pokles tlaku v HL/ Zulassiger Druckabfall in der HL	max. 0,3 bar/5 min		bar	
B.2.2	Těsnost brzdového válce / Dichtheit des Bremszylinders Rychločinně zabrzdít-HL=0 bar. Přípustný pokles tlaku v R Schnellbremsung-HL=0 br/ Zulassiger Druckabfall des R-Drucks	max. 0,25 bar/3 min	A ³⁾	bar	
			B ³⁾	bar	
B.2.3	Citlivost brzdy / Empfindlichkeit der Bremse Tlak C musí mít po 6 s hodnotu >= 0,2 bar C-Druck muss nach 6 s einen Wert >= 0,2 bar aufweisen	min. 0,2 bar po 6 s	C ₁	bar	
			C ₂	bar	
			C ₃	bar	
B.2.6.1	Brzda G / Bremsstellung G	Poloha ložený /Stellung Beladen ¹⁾			
Test A	Plnicí doba brzdového válce (do 95 % max. tlaku v C) Fullzeit (bis 95% C-Druck max.)	18 - 30 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
	Max. tlak C v brzdovém válci Max. C-Druck ⁶⁾		C ₁	bar	
			C ₂	bar	
	Vypřazďovací doba brzdového válce (do tlaku C = 0,4 bar) ⁷⁾ Fullzeit (bis 95% C-Druck max.)	45 - 60 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
B.2.6.1	Brzda G / Bremsstellung G	Poloha prázdny /Stellung Leer			
Test B ⁴⁾	Plnicí doba brzdového válce (do 95 % max. tlaku v C) Fullzeit (bis 95% C-Druck max.)	18 - 30 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
	Max. tlak C v brzdovém válci Max. C-Druck ⁶⁾		C ₁	bar	
			C ₂	bar	
B.2.6.1	Brzda P / Bremsstellung P	Poloha ložený /Stellung Beladen ¹⁾			
Test C	Plnicí doba brzdového válce (do 95 % max. tlaku v C) Fullzeit (bis 95% C-Druck max.)	3 - 6 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
	Max. tlak C v brzdovém válci Max. C-Druck ⁶⁾		C ₁	bar	
			C ₂	bar	
	Zdvih brzdového válce Z Kolbenhub Z _{ler}		Z ₁	mm	
			Z ₂	mm	
	Vypřazďovací doba brzdového válce (do tlaku C = 0,4 bar) ⁷⁾ Losezeit (bei C =0,4 bar) ⁴⁾	15 - 20 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
B.2.6.1	Brzda P / Bremsstellung P	Poloha prázdny /Stellung Leer			
Test D ⁴⁾	Plnicí doba brzdového válce (do 95 % max. tlaku v C) Fullzeit (bis 95% C-Druck max.)	3 - 6 s	C ₁	s	
			C ₂	s	
	Max. tlak C v brzdovém válci Max. C-Druck		C ₁	bar	
			C ₂	bar	
Test E ³⁾	Zdvih brzdového válce Kolbenhub _i ⁵⁾		Z ₁	mm	
			Z ₂	mm	

Opravce/ Werkstatt:	vůz číslo / Wagennummer :	řada a typ / Baureihe und typ :
	datum a čas / Datum und Zeit :	druh brzdy/ Bremsbauart :
		DK-GP

<p>1) Neplatí pro autovozy bez přestavovače prázdný-ložený/ Nicht für Autotransportwagen ohne Stellung Leer-Beladen</p> <p>2) 5 mm - II, K špalíky/ 5 mm - II, K Sohlen</p> <p>3) Článek A a B v případě vozových jednotek/ Artikel A und B für Wageneinheiten</p> <p>4) Dle technických podmínek vozu nebo nápisů na voze/ Gemäß der Technikdes Wagens oder Aufschriften auf den wagen</p> <p>5) Jen u typu Ia/ Nur bei Typ Ia</p> <p>6) Jen u typu IIa/ Nur bei Typ IIa</p> <p>7) Když $C_{max} < 3,8$ bar. Měří se tlak v C_v/ Wenn $C_{max} < 3,5$ bar gemessene Druck in C_v</p>
<p>Poznámky/ Bemerkungen</p>

Měřicí jednotka číslo/ Messgerät Nr.:	Teplota okolí/ Umgebungstemperatur:	°C
--	--	----

	Jméno/ Name	Podpis / Unterschrift	Datum/ Datum
Měření a zkoušky provedl Messung und prüfung durchgeführt			
Kontroloval/ Kontrolle durchgeführt			

Výsledek měření a zkoušky/ Messungsergebnis und Prüfungsergebnis

Vyhovuje
erfüllt

Nevyhovuje
nicht erfüllt

Kapitel 4

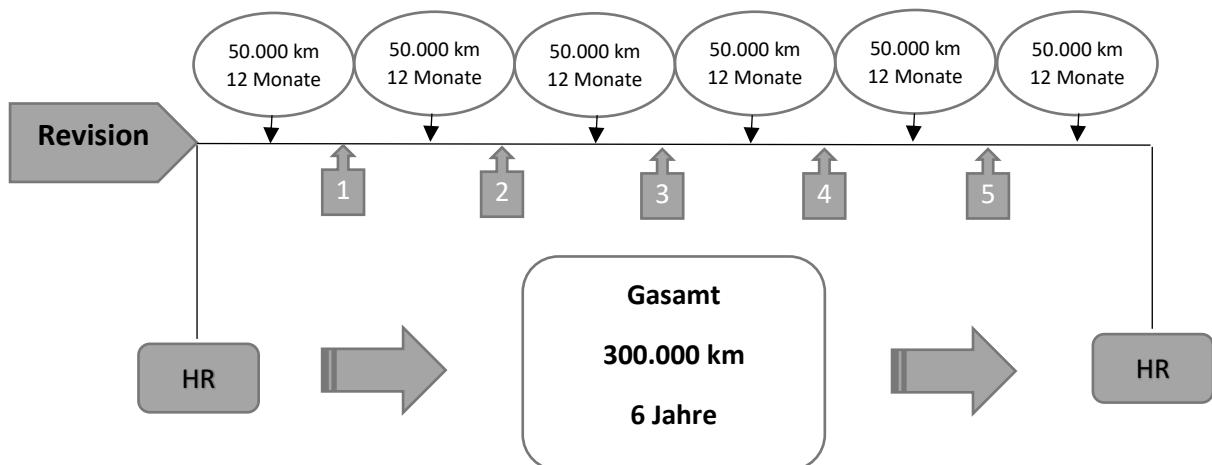
Instandhaltungsplan

5.1 Instandhaltungsfristen des Wagens

Die planmäßige Instandhaltung des Wagens erfolgt zeitabhängig. Eine Untersuchung (Revision) ist mindestens alle 6 Jahre durchzuführen. In Abhängigkeit von der jährlichen Laufleistung des Wagens gilt:

Laufleistung < 50.000 km pro Jahr = jede 6 Jahre Haupt-Revision „HR“.

5.2 Instandhaltungsplan für Smmps - Güterwagen Laufleistung unter 50.000 km/a



5.3 Regel für Revisionen

Die Wagenrevision erfolgt ausschließlich nach Maßgabe der Verordnung KVs5-B-2010 ČD Cargo, a.s.!

Kapitel 5

Zusätzliche Sicherheitshinweise

5.1 Tasche zur Aufbewahrung von Seitenrungen



Bei der Aufbewahrung der Seitenrungen im Tasche ist darauf zu achten, dass kein Teil der Sicherungselemente beschädigt wird und die Sicherungshebel an der Klappe (roter Pfeil) anliegen und jeder Hebel zusätzlich mit einem gesichert ist Splint von der Seite (gelber Pfeil)! Es ist zu beachten, dass sich die Klappen dieser Tasche auf beiden Seiten befinden! In der Tasche ist es möglich, nur alle oder keine Seitenrungen mitzuführen! 6 Seitenrungen auf der einen Seite und 6 Seitenrungen auf der anderen Seite, wo es einen angeschweißten Anschlag dafür gibt!

5.2 Rungen



Bei der Verwendung von Seitenrungen ist darauf zu achten, dass diese ordnungsgemäß in ihre Halterung eingesetzt werden und keine Risse oder erhebliche Verformungen aufweisen!