



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
ОКТЯБРЬСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ПРИКАЗ

«5» мая 2015 № Окт-246

**О дополнительных указаниях к отдельным пунктам Правил
технического обслуживания тормозного оборудования и управления
тормозами подвижного состава**

Во исполнение требований «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации 03.06.2014 №151 и введенных в эксплуатацию на сети железных дорог с 01.01.2015, в целях повышения уровня безопасности движения, а также устранения замечаний, выявленных комиссией Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» приказываю:

1. Утвердить и ввести в действие с 11.05.2015 года «Дополнительные указания к отдельным пунктам «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» (далее - дополнительные указания) согласно приложению (прилагается).

2. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением Дорофеевскому С.А. (по согласованию), начальнику Октябрьской дирекции тяги Лебедеву А.В. (по согласованию), начальнику Северо-Западного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Петрову А.Ю. (по согласованию), начальнику Северо-Западной дирекции скоростного сообщения Ушакову А.В. (по согласованию), начальнику Октябрьской дирекции по ремонту пути «Пустьрем» Азаренкову В.Н., начальнику Октябрьской дирекции инфраструктуры Шевцову Е.А. (по согласованию), начальнику Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава Касаткевичу А.В. (по согласованию):

а) принять к руководству дополнительные указания и обеспечить их выполнение;

б) в 10-тидневный срок с даты издания настоящего приказа обеспечить инструктажи причастных работников по дополнительным указаниям под роспись;

в) при необходимости внести изменения в технологические процессы своих подразделений;

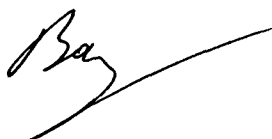
г) обеспечить выполнение требований настоящего приказа всеми работниками по кругу должностных обязанностей;

д) в месячный срок с момента издания приказа организовать установленным порядком проверку знаний причастных работников в знании требований настоящих дополнительных указаний.

3. Признать утратившими силу приказы начальника железной дороги от 27.12.2010г. № 654/Н «О дополнительных указаниях к отдельным пунктам Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог № ЦТ/ЦВ/ЦЛ/ВНИИЖТ/277-98», от 26.08.2011 № 517 О внесении изменений в приказ начальника железной дороги от 27.12.2010г №654/Н «О дополнительных указаниях к отдельным пунктам Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог № ЦТ/ЦВ/ЦЛ/ВНИИЖТ/277-98», от 17.05.2011 № 267 «О внесении изменений в дополнительные указания к отдельным пунктам Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог № ЦТ/ЦВ/ЦЛ/ВНИИЖТ/277-98», утвержденные приказом от 27.12.2010г.№654/Н».

4. Контроль исполнения данного приказа возлагаю на первого заместителя начальника железной дороги Глазкова М.О.

Начальник железной дороги



О.С. Валинский

УТВЕРЖДЕНЫ

приказом начальника дороги

от « 5 » мая 2015г. № Окт-246

Дополнительные указания к отдельным пунктам

**ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТОРМОЗНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЗАМИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА,**
утвержденных протоколом 60-тидесятого заседания Совета по
железнодорожному транспорту государств-участников содружества
6-7 мая 2014 года в г. Астане и приказом Министерства
транспорта РФ № 151 от 06.06.2014

1. Начальникам эксплуатационных локомотивных депо и моторвагонных депо:

1.1. В месячный срок в соответствии с требованиями пункта 37 приложения 2 «Правил подготовки грузовых и пассажирских поездов» пунктом 27 приложения 3 «Правил управления тормозами», пунктов 128, 152, 153, 197, 198 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». Пересмотреть места, скорости движения поездов и одиночных локомотивов, МВПС, а также расстояния, на которых должно происходить снижение скорости при проверке действия тормозов в неустановленных местах, предусмотренных пунктом 2 приложения 3 «Правил управления тормозами». При необходимости откорректировать «Местные инструкции по проверке действия автотормозов в пути следования», в которых кроме перечисленных данных должно быть указано:

- время снижения скорости движения, на установленную величину при проверке действия автотормозов в неустановленных местах в соответствии с пунктом 2 приложения 3 «Правил управления тормозами»;

- места проверки действия автотормозов в пути следования и на станциях в зимний период выполнением ступени торможения, с учетом следования поезда не более 1 час 30 мин без применения автотормозов, кроме МВПС.

- места применения электрического тормоза локомотива и режимы торможения с учетом эксплуатации конкретной серии локомотива с обеспечением устойчивости подвижного состава в колее по его прочности и воздействию на путь. Дополнительная проверка тормозов в зимний период должна осуществляться в местах определенных распоряжением начальника дороги № Окт 198/р от 11.04.2014 «Об установлении мест проверки тормозов в зимний период» и установлении и временного интервала 1 час 30 минут, со снижением скорости не менее чем на 10 км/час в пассажирских и грузовых груженных поездах и одиночно следующих локомотивах и на 4-6 км/ч в грузовых порожних поездах и в грузовых поездах с преобладанием порожних вагонов (более 50% в составе поезда).

1.2. Обеспечить технологическую проверку действия тормозов на торможение и отпуск у 5 головных вагонов при проверке автотормозов помощниками машинистов согласно пункту 71 приложения 2 «Правил подготовки грузовых и пассажирских поездов» и пункта 39. приложения 3 «Правил управления тормозами».

2. Начальникам эксплуатационных локомотивных и мотор-вагонных депо для перегонов, где установлена проверка действия тормозов в пути следования, в месячный срок организовать проверку наличия, при необходимости указать места установки знаков. Обеспечение содержания сигнальных знаков “Начало торможения” и “Конец торможения” согласно пункту 68 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте РФ, утвержденной приказом

Минтранса России от 04.06.2012 № 162 и распоряжения начальника дороги от 25.07.2013 № ОКТ-725/р «Об установлении мест опробования тормозов в пути следования»: Возлагается на электрифицированных участках – ЭЧ, на остальных - ПЧ.

2.1. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением предусмотреть в графиках движения поездов увеличение перегонного времени хода на проведение проверок действия тормозов в пути следования.

3. Начальникам моторвагонных депо обеспечить следующий порядок обслуживания, опробования и управления тормозами моторвагонных поездов:

3.1. Производить полное опробование тормозов моторвагонного поезда согласно требованиям пункта 193 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»

3.2. Установить зарядное давление в соответствии с таблицей.

Таблица – Зарядное давление в тормозной магистрали моторвагонного подвижного состава и рельсовых автобусов.

Серия подвижного состава	Зарядное давление, МПа (кгс/см ²)
Электропоезда ЭР2	0,44-0,47 (4,5-4,8)
Электропоезда ЭТ2, ЭТ2М	0,43-0,45 (4,4-4,6)
Электропоезда ЭР2Т, ЭР2Р	0,44-0,47 (4,5-4,8)
Электропоезда ЭД2Т, ЭД4М, ЭД-9	0,43-0,45 (4,4-4,6)
Дизель-поезда ДР1А	0,54-0,55 (5,5-5,6)
Рельсовые автобусы РА1, РА-2	0,48-0,5 (4,9-5,1)
Автоматрисы АЯ4Д	0,43-0,45 (4,4-4,6)
Электропоезда ЭТ4А	0,49-0,51 (5,0-5,2)
Дизель-электропоезда ДТ1	0,44-0,47 (4,5-4,8)

3.3. Запретить следование сдвоенным составом электропоездов серии ЭР2 с электропоездами других серий.

3.4. Определить следующий порядок проведения сокращенного опробования тормозов МВПС:

3.4.1. Для моторвагонного подвижного состава (кроме рельсовых автобусов серии РА1):

- Действие электропневматического тормоза проверять наполнением тормозного цилиндра головного вагона на величину 0,1-0,15 МПа (1,0-1,5 кгс/см²) в «летний» период и 0,15-0,20 МПа (1,5-2,0 кгс/см²) в «зимний» период. На моторвагонном подвижном составе, оборудованном кнопочным управлением электропневматического тормоза, его действие проверять аналогично, при поездном положении управляющего органа крана машиниста.

- Действие автоматического тормоза проверять снижением давления в уравнительном резервуаре с зарядного давления на 0,05 - 0,06 МПа (0,5 - 0,6 кгс/см²).

3.4.2. Для рельсовых автобусов серии РА1, производится проверка сначала

электропневматических тормозов, затем автоматических тормозов, следующим порядком:

- Проверка электропневматического тормоза производится переводом тормозного контроллера из нейтрального положения в положение «ЭПТ Рабочий». После установления постоянного давления в тормозном цилиндре и проверки срабатывания тормозов, производится отпуск тормозов возвратом тормозного контроллера в нейтральное положение.

- Проверка автоматического тормоза производится постановкой ручки крана машиниста из 2-го положения в 3 положение (в «летний» период) и в 4 положение (в «зимний» период). После установления постоянного давления в тормозном цилиндре и проверки срабатывания тормозов, производится отпуск тормозов постановкой ручки крана машиниста во 2-е положение.

3.5. Действие автотормозов в пути следования моторвагонного поезда проверять:

- после полного или сокращенного опробования тормозов;
- после выключения автотормозов у отдельных вагонов;
- при переходе с электропневматических тормозов (ЭПТ) на автоматические, если поезд следовал на электропневматических тормозах 20 минут и более;
- при переходе на управление электропневматическими или автоматическими тормозами после выключения электрических тормозов на пульте;
- перед въездом на тупиковые пути станций;
- в зимний период, не допуская следования МВПС без применения тормозов более часа.

3.6. В местных инструкциях установить порядок проверки и управления электродинамическими тормозами.

3.7. После смены кабин управления и выполнения сокращенного опробования тормозов при переходе на маневровое передвижение, после приведения мотор-вагонного подвижного состава в движение произвести проверку действия тормозов путем снижения давления в уравнительном резервуаре на 0,03-0,05 МПа (0,3-0,5 кгс/см²) при скорости 3-10 км/ч до полной остановки.

3.8. При выполнении технического обслуживания ТО-1, при каждой стоянке электропоезда в пункте оборота более 1-го часа, при постановке на отстой, техническом обслуживании ТО-2, ТО-3, плановых видах ремонта, а также при приемке после отстоя осуществлять продувку тормозной и напорной магистрали в следующей последовательности:

- 3.8.1. Продуть влагосборники;
- 3.8.2. Удалить влагу из главных резервуаров ГР;
- 3.8.3. Продуть напорную, а затем тормозную магистраль путем трехкратного открытия концевых кранов с постановкой ручки крана машиниста

в 1-е положение в головной и хвостовой части электропоезда при безусловном выполнении требований техники безопасности.

4. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» (по согласованию), начальнику службы вагонного хозяйства, начальникам пассажирских и эксплуатационных вагонных депо, начальникам вагонных участков: При техническом обслуживании поездов обеспечить нормы толщины чугунных тормозных колодок с учетом обеспечения нормальной работы их между пунктами технического обслуживания вагонов в соответствии с приложением №1 к данному приказу.

5. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальникам станций согласно требованиям пунктов 81, 100, 108, 126, «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». На станциях, где нет штатных осмотровиков вагонов, к проверкам действия тормозов хвостовых вагонов поезда с включением их на соответствующие режимы торможения и отпуска при сокращенном опробовании тормозов привлекать работников, обученных выполнению операций по опробованию тормозов. Перечень должностей указан в приложении №2 к данному Дополнительному указанию к отдельным пунктам «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава», утвержденных протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников содружества 6-7 мая 2014 года в г. Астане и приказом Министерства транспорта РФ от 06.06.2014 № 151 (далее Дополнительному указанию).

6. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальникам станций, согласно требованиям пунктов 126, 133, 138 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: На станциях, где нет штатных осмотровиков вагонов к производству полного опробования тормозов вагонов в поездах, с включением их на соответствующие режимы торможения и отпуска привлекать работников, обученных выполнению данных операций и аттестованных в знании ПТЭ, инструкции «По сигнализации на железнодорожном транспорте Российской федерации», «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: Перечень должностей указан в приложении №3 к данному дополнительному указанию.

7. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальникам станций, начальникам эксплуатационных локомотивных и вагонных депо обеспечить полное опробование тормозов в пригородных поездах, состоящих из пассажирских вагонов на локомотивной тяге, согласно приложению № 13 к данному Дополнительному указанию.

8. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику службы вагонного хозяйства, начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» согласно требованиям пункта 138 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: Обеспечить производство полного опробования автотормозов при отправлении со станции Вайникала Финских ж.д. пассажирских поездов в четном направлении, порядком и работниками, указанными в приложении № 4 к данному Дополнительному указанию.

9. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» (по согласованию), начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальникам пассажирских вагонных депо Москва (ЛВЧД-1) и Санкт-Петербург Московский (ЛВЧД-8), вагонных участков Санкт-Петербург Московский (ЛВЧ-8), эксплуатационных локомотивных депо: Москва (ТЧЭ-1) и Санкт-Петербург пассажирский Московский (ТЧЭ-8), эксплуатационных вагонных депо Санкт-Петербург сортировочный Московский (ВЧДэ-6) и Бологое (ВЧДэ-4) в части эксплуатации тормозов пассажирских поездов, сформированных из вагонов моделей 61-4170 и 61-4188 (поезд «Невский Экспресс»): Руководствоваться требованиями «Руководства по эксплуатации тормозов пассажирских поездов, обращающихся со скоростями до 200 км/ч включительно РД 32 ЦЛ 023-2007», утвержденного 17.09.2007г. ЦЗ Акуловым М.П. Порядок эксплуатации тормозов и пример заполнения «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» на поезд «Невский Экспресс» указан в приложениях №10 и №11 к данному Дополнительному указанию.

10. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» (по согласованию), обеспечить производство полного опробования тормозов в составах пассажирских поездов после их отстоя на ст. Сходня, Химки, Крюково. Поварово, Редкино, Завидово, Клин, работниками поездных бригад согласно приложению №3,5 к данному Дополнительному указанию.

11. Начальнику Московского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением обеспечить выполнение пункта 4 регламента взаимодействия между Службой вагонного хозяйства Октябрьской дирекцией инфраструктуры, Октябрьской дирекцией управления движением и Северо-западным филиалом АО «Федеральная пассажирская компания» № ОКТ-556 от 30.09.14года при постоянной постановке в отстой на ст. Сходня состава поезда № 27/28, Химки состав поезда № 25/26 и Крюково состав поезда № 63/64.

12. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания»: Обеспечить порядок, предусматривающий подготовку в рейс составов хозяйственных поездов, состоящих из порожних пассажирских вагонов, следующих в пункты посадки пассажиров, на

технические станции и в пункты отстоя в части технического обслуживания ходовых частей, тормозного и другого оборудования вагонов, влияющего на обеспечение безопасности движения, согласно требованиям, предъявляемым к пассажирским поездам.

Перед отправлением в рейс полное опробование пневматических и электропневматических тормозов таких поездов производить порядком, установленным для полного опробования тормозов пассажирских поездов. При оформлении «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» единое наименьшее тормозное нажатие колодок принимать из расчета 60 тс на 100 тс веса поезда. Вес поезда подсчитывать с учетом нагрузки от пассажиров, ручной клади и снаряжения согласно нормам, определенным пунктом 128, приложения 2, таблица III.1 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

13. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания»: Установить порядок, допуска к проведению полного опробования тормозов составов пассажирских поездов (согласно приложениям №4, №5 к данному Дополнительному указанию) подготовленных и закрепленных за поездами работников поездных бригад: - Начальников поездов, поездные электромеханики, проводники (старшие проводники) вагонов, сдавшие испытания в знании устройства тормозного оборудования вагонов, порядка проведения полного и сокращенного опробования тормозов, заполнения «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», действующих нормативных документов, в комиссиях, согласно п.п. 4 и 5 приложения №3 к данному Дополнительному указанию.

14. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику Октябрьской дирекции по управлению движением в исключительных случаях вследствие отказа автотормозов у отдельных вагонов согласно пункта 128, 116 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: Разрешается отправление с промежуточной станции поездов, с тормозным нажатием менее установленного нормативами таблицы III.2 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». Но не менее установленного нормативами в таблице III.2 этого же приложения. В этом случае поезд может быть доведен до первой станции, где имеется пункт технического обслуживания вагонов или пункт опробования тормозов, с выдачей машинисту предупреждения об ограничении скорости. При неисправности тормозов предпоследнего вагона поезда. Поезд выводится с перегона на ближайшую станцию с фактическим тормозным нажатием без постановки вспомогательного локомотива в хвост поезда где неисправность тормозного оборудования должна быть устранена или произведена

перестановка вагона чтобы в хвосте поезда находились два вагона с исправно действующими тормозами.

14.1. Установить следующий порядок выдачи предупреждений:

- работник, производивший выключение отказавших тормозов, производит пересчет фактического тормозного нажатия в «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», с указанием изменившихся данных на оборотной стороне справки. При выявлении тормозного нажатия менее установленного нормативами сообщает об этом машинисту поезда. Машинист производит расчет требуемого ограничения скорости в соответствии с пунктами 35,36 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и сообщает по регистрируемым средствам связи дежурному по станции (на станциях, переведенных на диспетчерскую централизацию, диспетчеру поезвному) величину максимально допустимой скорости движения поезда;

- дежурный по станции передаёт указанную информацию диспетчеру поезвному, который в свою очередь передаёт регистрируемый приказ о следовании данного поезда с ограничением скорости. Приказ передается на станцию, с которой поезд отправляется и на ближайшую станцию, имеющую пункт технического обслуживания вагонов или пункт опробования тормозов, до которой поезд следует с ограничением скорости.

- дежурный по станции записывает переданный приказ в книгу ф. ДУ-60 и установленным порядком выдает машинисту предупреждение о следовании с ограничением скорости до ближайшей станции, где имеется пункт технического обслуживания вагонов или пункт опробования тормозов.

- на станциях, переведенных на диспетчерскую централизацию, диспетчер поездной выдает приказ машинисту по радиосвязи о следовании с ограничением скорости до ближайшей станции, где имеется пункт технического обслуживания вагонов или пункт опробования тормозов. Машинист вписывает ограничение скорости в имеющееся предупреждение.

- При снижении скорости по участку с недостающим нажатием, на такую же величину снижается скорость проследования по желтому сигналу светофора.

14.2. При тормозном нажатии менее установленного нормативами в таблице III.1, III.2 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: Разрешается довести поезд до первой станции, где имеется подразделение эксплуатационного вагонного депо, при условии наличия на этом участке уклонов не круче 0,010. При этом скорость движения грузового и рефрижераторного поездов при нажатии менее 28т на 100т веса поезда, но не менее 25т, грузопассажирского поезда при нажатии менее 38т на 100т веса поезда, но не менее 33т - должна быть не более 55 км/час. Отправление запрещено при нажатии менее 25т на 100т веса грузового или

рефрижераторного поезда, менее 33т на 100т грузопассажирского поезда и менее 45т на 100т веса пассажирского поезда. Необходимый ремонт тормозов производится осмотрщиками, которые направляются с ближайшего подразделения эксплуатационного вагонного депо.

15. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания», начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику службы вагонного хозяйства: Обеспечить порядок при следовании поездов с нумерацией 8551–8598, имеющих в составе поезда испытательные, измерительные служебно-технические вагоны пассажирского типа, в случаях не обеспечения единого наименьшего тормозного нажатия тормозных колодок, установленного для пассажирских поездов в таблице III.1 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». Расчет требуемого тормозного нажатия производить для максимальной скорости движения до 90 км/час с обеспечением наименьшего тормозного нажатия 44 тс на 100 тс веса поезда согласно п.12 таблицы III.1 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

16. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» (по согласованию), начальникам станций, начальникам эксплуатационных локомотивных и вагонных депо, вагонных участков, путевых машинных станций, дистанций пути:

16.1. Запретить подачу и прицепку локомотивов к вновь сформированным составам на пунктах технического обслуживания, где имеются и исправно работают стационарные установки для зарядки и опробования тормозов (далее УЗОТ, УЗОТП, УПТВ, УЗОТр, АСДТ5А и других передвижных установок) до производства полного опробования тормозов в поездах от этих установок.

16.2. Начальникам вагонных депо в случаях выхода из строя (УЗОТ, УЗОТП, УПТВ, УЗОТр, АСДТ5А) принимать незамедлительные меры для восстановления их нормальной работы.

16.3. Начальникам вагонных депо запретить после производства полного опробования тормозов от УЗОТ, отключение состава грузового поезда от воздушной колонки до подачи локомотива под состав (кроме случаев, предусмотренных техпроцессами пунктов технического обслуживания поездов (ПТО) и пунктов опробования тормозов (ПОТ), когда одна колонка установлена на два и более пути и требуется подключение поезда на соседнем пути). При этом зарядное давление в воздушной колонке должно соответствовать пункту 100 таблицы VI. «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». На ПТО и ПОТ создать запас и своевременное пополнение соединительных рукавов от

воздушных колонок к поезду в количестве не менее 2^x штук, для быстрой замены вышедших из строя соединительных рукавов.

16.4. Запретить объединение грузовых поездов (формирование новых поездов), если длина вновь формируемого поезда больше длины станционных путей до производства полного опробования тормозов в каждом поезде (каждой части поезда) на различных путях от УЗОТ или локомотива. После полного опробования тормозов в каждом поезде (каждой части поезда) производить объединение поезда. После объединения поезда производить сокращённое опробование тормозов. Порядок опробования тормозов на таких станциях должен быть установлен в технологическом процессе (технологической карте) работы станции и техпроцессах ПТО, ПОТ, контрольных постах (КП) и пунктов технической передачи (ПТП).

16.5. Обеспечить нормативы времени для технического обслуживания тормозного оборудования и опробования тормозов согласно приложению №9 к данному приказу. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальникам станций, начальникам эксплуатационных локомотивных депо, для обеспечения качественной подготовки, ремонта и опробования тормозов на станциях, где отсутствуют стационарные установки для опробования тормозов, обеспечить своевременную подачу и прицепку локомотивов к составам. Начальнику службы вагонного хозяйства, начальникам эксплуатационных вагонных депо с целью уменьшения простоя локомотивов под технологическими операциями по техническому обслуживанию тормозного оборудования и полного опробования тормозов, обеспечить максимально возможное количество осмотровиков для обработки поезда из числа работников смены, не занятых на обработке других поездов.

16.6. В дополнение к пункту 16. приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» в поездах из порожних вагонов с числом осей от 350 до 400 включительно производить отключение воздухораспределителей у 1/4 вагонов, а в поездах, длина которых более 400 осей – на 1/3 вагонов. Вагоны с выключенными воздухораспределителями должны быть равномерно расположены по длине состава, но не группами, при этом на пяти последних вагонах в хвосте состава автотормоза должны быть включены с отметкой в «справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» 5.хв.вкл.

16.7. На станциях, где производится разъединение поездов повышенной длины (кроме соединенных поездов), или произведена плановая отцепка вагонов у таких поездов, в случае, когда локомотив от поезда не отцепляется и вновь образовавшийся поезд имеет длину менее 350 осей, производить полное опробование тормозов в этом поезде с увеличением норматива времени на полное опробование тормозов, установленного в приложении №9 к данному

Дополнительному указанию на 30 чел. минут на каждые 71 вагонов для включения тормозов у выключенных вагонов.

16.8. С целью подготовки, ремонта и опробования тормозов от УЗОТ, обеспечить своевременное формирование пассажирских и грузовых поездов в соответствии с технологическими процессами работы станций и ПТО вагонов.

16.9. Обеспечить систематический контроль над выполнением технологии осмотра, проверки действия тормозов осмотрщиками вагонов и привлекаемыми работниками, обращая особое внимание на: исправное действие тормозов у всех вагонов; регулировку выходов штоков тормозных цилиндров в пределах допускаемых норм, положение ручек концевых и разобщительных кранов, установку переключателей режимов торможения и отпуска в зависимости от загрузки вагона, профиля пути и длины состава, толщину тормозных колодок, исправное действие ручных тормозов.

16.10. В пунктах формирования пассажирских поездов обеспечить регулировку привода авторегулятора тормозной рычажной передачи пассажирских вагонов на выход штока тормозного цилиндра на среднем значении установленных норм, при полном служебном торможении в соответствии с требованиями п.19 приложение 1 «Правила технического обслуживания подвижного состава». В переходный и зимний периоды обеспечить регулировку привода авторегулятора тормозной рычажной передачи пассажирских вагонов на поддержание выхода штока тормозного цилиндра в пределах 145 – 160 мм при полном служебном торможении. Аналогичным образом регулировать тормозную рычажную передачу пассажирских вагонов при производстве ТР, ТО-3, ТО-2, ДР, КР. на ПТО и ППВ. На путях станции формирования пассажирских поездов, не оборудованных УЗОТ, регулировку тормозной рычажной передачи вагонов пассажирских поездов, производить при подключении тормозной магистрали поезда к передвижной установке для опробования тормозов или локомотиву, согласовав с причастными локомотивными депо и станциями необходимое для этого время.

16.11. Обеспечить выполнение работниками, осуществляющими полное опробование тормозов, порядка действий, связанных с заполнением «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», согласно приложения №6 и №11 к данному Дополнительному указанию.

16.12. После производства полного, сокращенного опробования тормозов перекрытый концевой кран хвостового вагонов в грузовых и грузопассажирских поездах должны быть увязаны проволокой. Недействующие концевые краны в вагонах пассажирского типа с двумя выводами тормозной магистрали в составе грузовых поездов должны быть увязаны проволокой.

17. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» обеспечить порядок, при котором к обслуживанию

вагонов габарита РИЦ с тормозами системы КЕс могут быть допущены: Начальники поездов, поездные электромеханики, проводники, (старшие проводники), сдавшие испытания в знании устройства и порядка обслуживания тормозного оборудования вагонов габарита РИЦ, непосредственно на вагоне. В комиссии под председательством начальника пассажирского вагонного депо (вагонного участка) с участием ревизора по безопасности движения Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» с оформлением протокола аттестационной комиссии и выдачей соответствующего удостоверения в соответствие с приложением №13 к данному Дополнительному указанию.

18. Начальнику Октябрьской дирекции тяги для исключения случаев нарушений безопасности движения из-за образования ползунов и наваров на колесных парах локомотивов и вагонов пассажирских поездов, возникновения в поезде повышенных продольно-динамических реакций на участках обслуживания филиала ОАО «РЖД» «Октябрьская железная дорога» обеспечить следующий порядок действий локомотивных бригад:

18.1. После остановки в результате экстренного (автостопного) торможения пассажирского поезда локомотивная бригада обязана передать причастным сообщение о месте и причинах остановки, после чего связаться с начальником поезда или исполняющим его обязанности работником и сообщить ему о случившемся.

18.2. Через начальника поезда уведомить поездную бригаду о необходимости более внимательного прослушивания состава после отправления и о немедленной передаче машинисту локомотива информации в случае выявления посторонних звуков со стороны подвагонного оборудования.

18.3. Локомотивная бригада, после устранения причин торможения, получения информации от начальника поезда об отпуске тормозов у всех вагонов поезда и готовности к отправлению: При наличии в составе поезда более 20 осей отправляется установленным порядком и следует на расстоянии 1000 метров, а при длине поезда до 20 осей включительно – 300 метров от места стоянки со скоростью 25 км/ч, более тщательно прослушивая ход локомотива, а поездная бригада – ход вагонов.

18.4. При отсутствии информации от начальника поезда о наличии посторонних звуков со стороны подвагонного оборудования после проследования расстояния, указанного в п.18.3. настоящего Дополнительного указания, следовать далее с установленной скоростью.

18.5. При получении информации от начальника поезда о посторонних звуках со стороны подвагонного оборудования остановиться с применением минимальной ступени служебного торможения и установленным порядком осмотреть состав.

18.6. При приемке локомотива, оборудованного УСАВП, в базе данных установить параметр максимального коэффициента замедления не

превышающий значения 0,20 м/сек (для поездов, следующих с опозданием, разрешается увеличить коэффициент замедления).

Контроль и управление электропневматическими тормозами пассажирских поездов осуществлять по величине наполнения тормозных цилиндров локомотива. При этом, при нахождении ручки крана машиниста в положении «5э» по времени не более 2 секунд в один прием, запрещается пользование кнопкой отпуска тормоза локомотива. Суммарное время нахождения ручки крана машиниста в «5э» положении при выполнении циклических торможений допускается длительностью не более 4 секунд.

В исключительных случаях при ведении пассажирских поездов и возникновении продольно-динамических реакций по причине увеличенного коэффициента торможения локомотива, разрешается кратковременное пользование кнопкой отпуска для снижения реакций по поезду. Но тогда при выполнении циклических торможений общее время нахождения ручки крана машиниста в положении «5э» допускается не более 3 секунд. По окончании поездки локомотивная бригада производит запись в журнал формы ТУ-152 о необходимости проверки времени и величины наполнения тормозных цилиндров при заходе локомотива на техническое обслуживание или ремонт (ТО-2, ТР-1), записывает замечание на обратной стороне скоростемерной ленты и по прибытии в основное депо – в книгу замечаний машиниста.

Техник – расшифровщик скоростемерных лент обязан занести данную ленту в АСУ НБД журнал №3, как нарушение в работе тормозного оборудования, для проведения дальнейшего расследования.

19. Начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания» (по согласованию), начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику службы вагонного хозяйства организовать систематические проверки состояния, работы автоматических тормозов и правильности управления ими в грузовых и пассажирских поездах с прицепкой тормозоиспытательного и динамометрического вагонов. По результатам опытных поездок принимать соответствующие меры.

20. Начальнику Октябрьской дирекции тяги руководствуясь распоряжением начальника дороги № Окт 198/р от 11.04.2014 «Об установлении мест проверки тормозов в зимний период», с целью предупреждения образования ледяных пробок, исходя из местных условий, в соответствии с требованием пункта 40 приложение 3 «Правила управления тормозами». установить приказом, сроки начала и окончания зимнего периода для каждого участка обслуживания. Для обеспечения единого порядка действий работников всех хозяйств, телеграфным уведомлением известить причастных начальников станций, пассажирских и эксплуатационных вагонных депо, вагонных участков, дирекции по управлению движением, службы вагонного хозяйства, дирекции пригородного движения и Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания».

21. Начальникам эксплуатационных локомотивных и вагонных депо, вагонных участков в зимний период обеспечить выполнение продувки

тормозной магистрали в поездах порядком, согласно приложению №8 к данному Дополнительному указанию.

22. Начальнику Петрозаводского территориального отдела Октябрьской дирекции инфраструктуры запретить пропуск всех поездов в нечетном направлении на участке Лумбушозеро—Медвежья Гора, если снежный покров превышает уровень головок рельсов. В таких случаях пропуск поездов осуществлять только после очистки рельсовой колеи от снега.

23. Начальникам эксплуатационного вагонного депо Апатиты, Петрозаводск и эксплуатационных локомотивных депо в зимний период на ПТО станций Апатиты, Мурманск, Оленегорск, Ковдор, Кандалакша, Костомукша согласно пункту 16 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава», с целью уменьшения продольных реакций в грузовых груженных поездах нечетного и четного направлений весом более 6000т, и числом осей более 350, обеспечить включение воздухораспределителей 25% вагонов состава в голове поезда на горный режим отпуска.

Обратное переключение воздухораспределителей с горного на равнинный режим отпуска поездов нечетного направления обеспечить на ПТО Беломорск и Кемь (для поездов, следующих на Северную ж.д. по стыку Маленга) и Медвежья Гора, а четного направления по станции Мурманск.

24. Начальникам эксплуатационного вагонного депо Петрозаводск и эксплуатационных локомотивных депо, в зимний период в грузовых поездах весом более 6000 тонн и числом осей более 350 нечетного направления, на станции Идель для поездов формирования ст. Костомукша. На ст. Беломорск, Кемь в грузовых поездах, следующих в нечётном направлении до ст. Медвежья Гора и далее), производить включение 25% воздухораспределителей вагонов в голове состава на горный режим. На станции Медвежья Гора обеспечить обратное переключение воздухораспределителей на равнинный режим отпуска.

25. Всем начальникам станций в зимний период, установленным совместными приказами начальников эксплуатационных локомотивных депо, хоппер-дозаторные «вертушки», ставить только в голову формируемого состава с целью улучшения отпуска тормозов в хвостовой части поезда.

26. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальнику службы вагонного хозяйства, начальникам эксплуатационных локомотивных и вагонных депо, для обеспечения установленной технической скорости грузового поезда, а также повышения эффективности тормозов поезда обеспечить порядок включения тормозов грузовых груженных вагонов в грузовых поездах с расчетным тормозным нажатием менее 30 тонн на 100 тонн веса поезда в следующем порядке: В соответствии с п.43 приложения 2. «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». Постоянно на всех станциях формирования поездов Октябрьской ж.д.

в грузовом груженом поезде при 100% включенных тормозов вагонов с композиционными колодками и исправно действующими тормозами с нагрузкой на ось не менее 21 тонн на ось. Разрешается принимать расчетное нажатие из расчета 30т на 100т веса поезда и следование с поезда разрешенной скорости движения до 80 км час.

В случае отключения тормозов вагонов в пути по неисправности производится перерасчет справки и следование поезда со скоростями, установленными в III.1, III.2 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» пример выдачи «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» указан в приложении №11 к данному Дополнительному указанию.

26.1. В зимний период на Петрозаводском и Мурманском регионе в соответствие с пунктом 144 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и проведенными испытаниями тормозоиспытательного вагона, в грузовых груженных поездах весом 5000т и более при расчетном тормозном нажатием 30 тонн на 100 тонн веса поезда включать воздухораспределители на груженный режим до 10 вагонов осевой нагрузкой не менее 21 тонн на ось, распределяя дополнительную тормозную нагрузку равномерно по поезду. Переводить на груженный режим вагоны, включение которых на груженный режим технически возможно с интервалом 3-6 вагонов.

Обратное переключение воздухораспределителей вагонов на средний режим в поездах, сдающихся с Октябрьской ж.д., производить на пунктах передачи вагонов на другую дорогу: Сумский Посад, Свирь

26.2. Начальникам эксплуатационных локомотивных депо, эксплуатационных вагонных депо Апатиты и Петрозаводск в соответствии с пунктом 100 таблицы V1. «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». в зимнее время года на участке Никель—Мурманск, Айкувен—Апатиты, для четных и нечетных поездов, установить зарядное давление тормозной магистрали в гружёных грузовых поездах с воздухораспределителями, включенными на средний режиме и расчетном тормозном нажатии менее 33т. на 100т. веса поезда 0,52-0,54 МПа (5,3—5,5 кг/см²). Нормы плотности тормозной сети поезда при зарядном давлении в тормозной магистрали локомотива 0,52-0,54 МПа (5,3—5,5 кг/см²) устанавливаются на 10% ниже норм плотности, установленных для зарядного давления 0,49-0,51 МПа (5,0—5,2 кгс/см²).

27. Начальнику Службы вагонного хозяйства, начальнику эксплуатационного вагонного депо Апатиты, в грузовых поездах на участке Ковдор—Апатиты—Мурманск состоящих из гружёных апатитовозов весом более 5000т. В зимний период грузовые гружёные вагоны с композиционными колодками и осевой нагрузкой не менее 20т включать на гружёный режим торможения согласно требованию пункту 16 приложения 2 «Правил

технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

28. Начальнику службы вагонного хозяйства, начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальнику Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания», начальникам эксплуатационных и пассажирских вагонных и локомотивных депо, вагонных участков обеспечить порядок: При котором, составление «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», на поезд, обеспеченный тормозным нажатием менее единого наименьшего в случаях определенных пунктом 35 приложения № 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». В графах «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» указывается: Требуемое нажатие колодок исходя из единого наименьшего, фактического нажатия, из расчета включения воздухораспределителей на соответствующий режим торможения. В графе «Другие данные» указать величину тормозного нажатия на 100т веса поезда, недостающую до наименьшего тормозного и пересчет потребного нажатия. Пример составления справки на грузовой поезд приводится в приложении №11 к данному Дополнительному указанию.

29. Начальнику Октябрьской дирекции тяги начальникам эксплуатационных локомотивных депо с целью предотвращения обрывов автосцепок в грузовых груженных поездах машинистам локомотивов в зимний период запрещается производить отпуск тормозов до истечения минимально необходимого времени выдержки крана машиниста в IV положении, определяемом из расчета пяти секунд на каждые 100 осей состава.

30. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальникам эксплуатационных локомотивных депо на спусках, в местах, где поезд не может быть удержан на месте тормозами локомотива, разрешается отпускать кран вспомогательного тормоза локомотива без выдержки времени, указанными в пункте 14 приложения №3 «Правил управления тормозами», если после отпуска тормозов поездным краном машиниста происходит набегание хвостовой части, и поезд самостоятельно приходит в движение. Такие места устанавливаются на основании опытных поездок и указываются в местной инструкции «по проверке тормозов в пути следования» утверждаемых начальником депо.

31. В соответствии с пунктом 4. приложения №3 «Правил управления тормозами» проведенными опытными поездками тормозоиспытательного вагона в 2012-14 году на Мурманском, Петрозаводском регионе дороги при следовании поезда на зеленый сигнал светофора и свободном перегоне, для снижения продольно-динамических реакций в поезде при частых торможениях на затяжных уклонах, для обеспечения стабилизации скорости поезда при проследовании технических устройств (весовых постов на пограничных переходах) применять первую ступень торможения 0,04-0,08 МПа (0,4-0,8

кгс/см²) и разрешить (кроме зимнего периода) следование поездом в тормозном режиме без применения второй ступени торможения до 300 секунд, При условии достижения поездом тормозного эффекта (стабилизации скорости спуска поезда и ее снижение). Усиление торможения производить второй ступенью торможения не менее 0,03 МПа (0,3 кгс/см²). Места применения данного вида регулировочного торможения и условия применения устанавливаются местными инструкциями эксплуатационных локомотивных депо «по проверке тормозов в пути следования».

32. Начальнику Октябрьской дирекции тяги, начальникам эксплуатационных локомотивных депо обеспечить порядок, согласно пункту 179 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава», при котором контрольную проверку тормозов в поезде машинист обязан заявить при повторном самопроизвольном срабатывании тормозов и случаях возникновения в пути следования нарушений нормальной работы тормозов составов пассажирских поездов. (Образование наваров или ползунов на поверхностях катания колесных пар, выключение тормоза одного или нескольких вагонов, отказ электропневматических тормозов (далее ЭПТ), при возникновении продольно-динамических реакций и т.п.).

В случае отказа ЭПТ в пути следования, машинист обязан немедленно сообщить диспетчеру поезвному и начальнику поезда. Заказать контрольную проверку ЭПТ до отцепки локомотива от состава на станции смены локомотива, а если локомотив не меняется, то на конечной станции прибытия поезда, для конкретного определения неисправности с составлением акта. О результатах проверки немедленно докладывать дежурному по дирекции тяги, через дежурного основного депо или пункта оборота. О подаче заявки на проведение контрольной проверки тормозов в пассажирском поезде машинист обязан сообщить начальнику поезда (по радиосвязи или через проводников вагонов), а также встречающему поезд с хода осматрщику вагонов на станции (через дежурного по станции), где должна производиться контрольная проверка тормозов.

32.1. Для предупреждения самопроизвольного срабатывания тормозов грузового поезда в пути следования:

- Устанавливать зарядное давление в тормозной магистрали по нижнему пределу, указанному в таблице V.1 Пункт 100 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» для порожних поездов и груженых поездов с преобладанием порожних вагонов (более 50% порожних вагонов) – 0,47-0,49 МПа (4.8-4.9 кгс/см²) и применять режимы управления тормозами для порожних поездов. Для грузовых поездов вагонов с тормозным нажатием 30 тонн и более на 100 тонн веса 0,49-0,51 МПа (5.0-5.2 кгс/см²), если иное давление не предусмотрено местными инструкциями.

32.2. В соответствии с пунктом 144 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава», пункта 1 приложение 3 «Правил управления тормозами», установить контроль величины завышения давления в тормозной магистрали при отправлении поезда длиной более 100 осей на промежуточных станциях и перегоне постановкой ручки крана машиниста в 1 положение на 3-4 секунды для выявления перекрытых концевых кранов и не допускать завышения давления в порожних и грузовых поездах более $5.8-6.0 \text{ кгс/см}^2$ по манометру тормозной магистрали локомотива.

32.3. Если при отправлении поезда после производства полного или сокращенного опробования тормозов произошло два или более самопроизвольных срабатывания тормозов, машинистом локомотива выполнены рекомендации указанные в пункте 32.1 и причина самопроизвольного срабатывания не установлена, запрещается отправлять поезд со станции без производства контрольной пробы тормозов и установления причины отказа.

33. Начальнику Октябрьской дирекции управления движением, начальнику октябрьской дирекции тяги обеспечить порядок, при котором требование о проведении контрольной проверки тормозов записывается диспетчером поездным в журнал диспетчерских распоряжений с указанием времени поступления заявки, номера поезда и фамилии машиниста. Контрольную проверку тормозов проводить на станциях, где имеются пункты технического обслуживания поездов или пункты опробования тормозов, и поезд имеет остановку, предусмотренную графиком, такие станции определяет диспетчер поездной. В случае невозможности доведения поезда до станции, указанной диспетчером поездным с учетом профиля пути и обеспечения безопасности движения, машинист и диспетчер поездной совместно определяют станцию, на которой будет проводиться контрольная проверка. Порядок следования поезда до станции, на которой будет проводиться контрольное опробование тормозов на основе регистрирующего приказа, передается машинисту по поездной радиосвязи.

Если до пункта проведения контрольной проверки тормозов поезду необходимо проследовать более одного перегона, то диспетчер поездной обязан передать всем попутным дежурным по станции регистрируемый приказ об особом режиме следования этого поезда.

Для организации проведения контрольной проверки тормозов диспетчер по управлению перевозками (по направлению) извещает дежурных работников Октябрьской дирекции тяги, службы вагонного хозяйства и Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания», которые в свою очередь вызывают к месту проведения контрольной проверки специалистов своих хозяйств. Поездной диспетчер по управлению перевозками (по направлению) по требованию машиниста определяет место контрольной пробы с учетом

графика движения поезда и предпочтительно на станциях имеющих ПТО вагонов и локомотивов и графические остановки поезда.

Дежурный по станции (ДНЦ участка) при получении сообщения от машиниста о торможении поезда по причине вмешательства посторонних лиц обязан:

- произвести соответствующую запись в журнал движения поездов графу примечание;

- передать информацию в ближайший линейный отдел полиции на транспорте и подразделение ВОХР для организации расследования.

34. Начальнику Службы вагонного хозяйства, начальнику ^{Октябрьской} Дирекции тяги начальникам эксплуатационных вагонных и локомотивных депо обеспечить порядок замера времени отпуска последних двух вагонов в составах грузовых поездов с количеством осей более 100, в соответствии с приложением №9 к данному приказу.

^{Октябрьской}
Начальник Дирекции
управления движением



С.А.Дорофеевский

^{Октябрьской}
/ Начальник Дирекции тяги



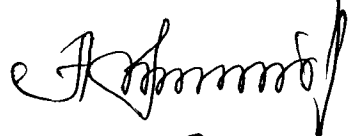
А.В.Лебедев

^{Октябрьской}
Начальник Моторвагонной дирекции



А.В.Касаткевич

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

/ Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

Н О Р М Ы

толщины тормозных колодок к пунктам 13 и 19

приложение 1 «Правил технического обслуживания подвижного состава»

При отправлении поезда с пунктов формирования и оборота пассажирских поездов, грузо-пассажирских толщина чугунных тормозных колодок должна быть не менее 12 мм для вагонов в составах поездов пригородного сообщения, не менее 14 мм для пассажирских вагонов в составах поездов местного сообщения, не менее 20 мм для пассажирских вагонов в составах поездов дальнего сообщения, не менее 16 мм для пассажирских вагонов в составах почтово-багажных поездов. При отправлении с промежуточных станций толщина чугунных колодок вагонов в пассажирских поездах должна быть не менее 12 мм. толщина композиционных колодок с металлической спинкой для пассажирских вагонов, отправляющихся с пункта формирования – не менее 16 мм для поездов местного сообщения и не менее 18 мм для поездов дальнего сообщения.

Толщина композиционных накладок (в том числе накладок тормозного оборудования KNORR-BREMSE) для пассажирских вагонов, отправляющихся с пункта формирования – не менее 6 мм для поездов местного сообщения и не менее 7 мм для поездов дальнего сообщения.

Допускаемая толщина композиционных колодок длиной 350 мм. у вагонов в грузовых и грузопассажирских поездах при отправлении с пунктов технического обслуживания на гарантийный участок при клиновидном износе должна быть не менее 10мм при замере на расстоянии 10мм от изношенного торца колодки. При касании корпусом башмака поверхности катания колесной пары тормозная колодка подлежит замене».

На одном грузовом вагоне должны быть установлены колодки одного типа и конструкции; колодки на одной оси не должны различаться по толщине более чем на 10 мм, при смене тормозной колодки на ПТО обеспечить минимальную толщину в размере не менее 25 мм.

С целью предупреждения отколов чугунных тормозных колодок, заваров тормозных башмаков начальникам дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, начальникам вагонных депо и вагонных участков, пунктов технического обслуживания вагонов предоставляется право (на основе опыта эксплуатации) устанавливать иные размеры предельно допустимой остаточной толщины чугунных тормозных колодок, но не менее вышеуказанных. При отправлении вагонов на тележках типа «Барбер»

минимальный размер для колодок 20 мм. Толщина тормозных колодок для грузовых вагонов следующих на удлиненные гарантийные плечи 1500-6000км не менее 20 мм (для композиционных колодок)

Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

П Е Р Е Ч Е Н Ь

должностей работников, привлекаемых к проверке действия тормозов хвостовых вагонов при сокращенном опробовании в поездах

1. На станциях, где не предусмотрены должности осмотровиков-ремонтников или осмотровиков вагонов, к проверке действия тормозов хвостовых вагонов и отпуска при сокращенном опробовании в грузопассажирских и пригородных поездах на локомотивной тяге могут привлекаться следующие работники: Дежурные по железнодорожной станции, кондукторы грузовых поездов, составители поездов, дежурные стрелочных постов, сигналисты, операторы постов централизации, а в пассажирских поездах, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда, поездной электромеханик и проводники пассажирских вагонов.

Проводники аутсорсинговых организаций в пассажирских, пригородных и рабочих поездах обученных и аттестованных в комиссии вагонного депо (вагонного участка).

1.1 Дирекциям Пригородной, Движения, Инфраструктуры при заключении договора с аутсорсинговыми организациями об оказании услуги по обслуживанию пригородного подвижного состава предусмотреть в заявке проводников вагонов с правом полного и сокращенного опробования тормозов поезда.

2. Отделами Октябрьской дирекции инфраструктуры, по согласованию с Октябрьской дирекцией управления движением, Октябрьской дирекцией тяги Октябрьской моторвагонной дирекцией, приказом заместителя начальника дороги, по территории исходя из местных условий, устанавливается перечень должностей по каждой станции, которые могут привлекаться к сокращенному опробованию в грузопассажирских и пригородных поездах на локомотивной тяге.

Конкретный порядок сокращенного опробования тормозов на станциях, где не предусмотрены должности осмотровиков-ремонтников или осмотровиков вагонов должен быть прописан в технологическом процессе (технологической карте) работы станции.

3. Указанные работники должны быть обучены и аттестованы в знании настоящего приказа и порядка выполнения сокращенного опробования тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

3.1. Начальники (механики-бригадиры) пассажирского поезда, поездные электромеханики и проводники пассажирских вагонов проходят обучение и аттестацию с оформлением акта аттестационной комиссии в пассажирском вагонном депо (вагонном участке). Периодичность не реже одного раза в год.

3.2. Работники Октябрьской дирекции управления движением, указанные в перечне должностей по каждой станции, проходят обучение и аттестацию в знании настоящего приказа и порядка выполнения сокращенного опробования

тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» в аттестационной комиссии эксплуатационного вагонного депо с оформлением акта аттестационной комиссии. Периодичность аттестации не реже одного раза в пять лет, техническое обучение не реже одного раза в год.

4. При успешной аттестации работнику выдается удостоверение на право производства сокращенного опробования тормозов установленного образца в соответствии с приложением №13 к данному Дополнительному указанию.

Октябрьской
и.д. Начальник ^{Октябрьской} дирекции
управления движением



С.А.Дорофеевский

Октябрьской
/ Начальник ^{Октябрьской} дирекции тяги



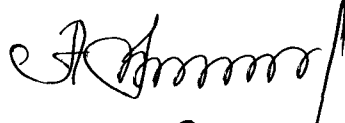
А.В.Лебедев

Октябрьской
Начальник ^{Октябрьской} моторвагонной
Дирекции



А.В.Касаткевич

/ Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

/ Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

П Е Р Е Ч Е Н Ь

должностей работников, привлекаемых к полному опробованию тормозов с включением воздухораспределителей на соответствующие режимы торможения и отпуска (к пунктам 126, 133, 139 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»

1. На станциях, где нет штатных осмотровиков вагонов, полное опробование тормозов в грузопассажирских и пригородных поездах на локомотивной тяге с включением воздухораспределителей на соответствующие режимы торможения и отпуска согласно о главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»: производят осмотровики, направляемые с ближайших ПТО и в зависимости от местных условий, к этой операции могут привлекаться следующие работники: дежурные по станции, кондукторы грузовых поездов, составители поездов, а в пассажирских поездах, по указанию машиниста, передаваемого по радиосвязи, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда, поездной электромеханик и проводники вагонов. Проводники вагонов аутсорсинговых организаций в пассажирских, пригородных и рабочих поездах.

1.1 Дирекциям Пригородной, Движения, Инфраструктуры при заключении договора с аутсорсинговыми организациями об оказании услуги по обслуживанию пригородного подвижного состава предусмотреть в заявке проводников вагонов с правом полного опробования тормозов поезда.

2. На станциях, где имеется один осмотровик вагонов, при полном опробовании тормозов, для проверки целостности тормозной магистрали (продувки с хвоста поезда) и замера времени отпуска двух хвостовых вагонов разрешается привлекать работников, имеющих право производства сокращенного опробования тормозов. В пассажирском поезде проверку целостности тормозной магистрали производит начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда, поездной электромеханик или проводник хвостового вагона.

3. Отделами Октябрьской дирекции инфраструктуры, по согласованию с Октябрьской дирекцией управления движением, Октябрьской дирекцией тяги Октябрьской моторвагонной дирекцией, приказом заместителя начальника дороги по территории исходя из местных условий, устанавливается перечень должностей по каждой станции, которые могут привлекаться к сокращенному опробованию в грузопассажирских и пригородных поездах на локомотивной тяге.

3.1 Конкретный порядок сокращенного опробования тормозов на станциях, где не предусмотрены должности осмотровиков-ремонтников или осмотровиков вагонов должен быть прописан в технологическом процессе (технологической карте) работы станции.

3.2 Данный порядок должен предусматривать производство полного опробования тормозов в хозяйственных поездах путевых машинных станций, дистанций пути и других предприятиях на путях данных предприятий.

3.2 Данный порядок должен предусматривать производство полного опробования тормозов в хозяйственных поездах путевых машинных станций, дистанций пути и других предприятиях на путях данных предприятий.

4. Указанные работники должны быть обучены и аттестованы в знании настоящего приказа и порядка выполнения полного опробования тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

4.1. Начальники (механики-бригадиры) пассажирского поезда, поездные электромеханики и проводники пассажирских вагонов проходят обучение и аттестацию с оформлением акта аттестационной комиссии в пассажирском вагонном депо (вагонном участке). Периодичность не реже одного раза в год.

4.2. Помощники машиниста проходят обучение и аттестацию установленным порядком с оформлением акта аттестационной комиссии в эксплуатационном локомотивном депо. Периодичность аттестации 1 раз в пять лет.

4.3. Работники Октябрьской дирекции управления движением, указанные в перечне должностей по каждой станции, проходят обучение и аттестацию в знании настоящего приказа и порядка выполнения сокращенного опробования тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» в аттестационной комиссии эксплуатационного вагонного депо с оформлением акта аттестационной комиссии. Периодичность аттестации не реже одного раза в пять лет, техническое обучение не реже одного раза в год.

5. При успешной аттестации работнику (кроме помощников машинистов) выдается удостоверение на право производства сокращенного опробования тормозов установленного образца в соответствии с приложением №13 к данному Дополнительному указанию.

Октябрьской
Начальник дирекции
управления движением



С.А.Дорофеевский

Октябрьской
Начальник дирекции тяги



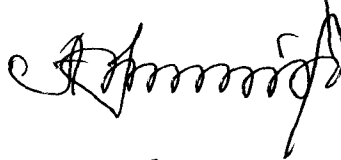
А.В.Лебедев

Октябрьской
Начальник моторвагонной
Дирекции



А.В.Касаткевич

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

/Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

П О Р Я Д О К
производства полного опробования тормозов в пассажирских поездах
четного направления на станции Вайниккала Финских ж.д.
(к пунктам 133, 138, 150 «Правил технического обслуживания тормозного
оборудования и управления тормозами подвижного состава»

В пассажирских поездах, следующих в четном направлении: Полное опробование тормозов на ст. Вайниккала Финских ж.д. производят в два лица: начальник поезда (при его отсутствии - старший проводник или поездной электромеханик) и помощник машиниста. Осмотр автосцепки головного вагона перед прицепкой локомотива производит начальник поезда и убеждается в ее исправности. После производства полного опробования тормозов начальник поезда (ст. проводник, поездной электромеханик) выдает «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» за своей подписью.


Указанные работники должны быть обучены и испытаны в знании порядка производства полного опробования тормозов в соответствии с приложением №3 к данному приказу.

Октябрьской
Начальник дирекции
управления движением

Октябрьской
Начальник дирекции тяги

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»

Начальник службы вагонного хозяйства


С.А.Дорофеевский


А.В.Лебедев


А.Ю.Петров


В.В.Попов

П Е Р Е Ч Е Н Ь

должностей работников, привлекаемых для производства полного опробования тормозов в составах пассажирских поездов после отстоя на всех станциях Октябрьской дороги где нет штатных осмотровиков вагонов к пункту 133, 138, 150 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава»

В составах пассажирских поездов после их отстоя на ст. Химки, Сходня, Крюково, Поварово 1, Редкино, Завидово, Клин, Крюково и станциях, где нет штатных осмотровиков вагонов и доставка их с ближайших ПТО ВЧДЭ невозможна, полное опробование тормозов производят в два лица: начальник поезда при его отсутствии - старший проводник или поездной электромеханик и проводник хвостового вагона. Осмотр автосцепки головного вагона перед прицепкой локомотива производит начальник поезда и убеждается в ее исправности. После производства полного опробования тормозов начальник поезда (ст. проводник, поездной электромеханик) выдает «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» за своей подписью. Бланки справок должны находиться у начальника поезда. Выданные справки хранятся в течение 7 суток после выдачи у начальника поезда.

Указанные работники должны быть обучены и испытаны в знании порядка производства полного опробования тормозов в соответствии с приложением №3 к данному приказу.

Октябрьской
Начальник ^{Октябрьской} дирекции
управления движением



С.А. Дорофеевский

Октябрьской
Начальник ^{Октябрьской} дирекции тяги



А.В. Лебедев

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю. Петров

Начальник службы вагонного хозяйства



В.В. Попов

ПОРЯДОК

действий, связанных с заполнением «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» работниками, выполняющими полное опробование тормозов

При опробовании тормозов от УЗОТ или локомотива: Хвостовой осмотрщик или работник, привлекаемый к полному опробованию тормозов в одно лицо в соответствии п.134 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и приложениями № 3, № 8 к данному приказу:

Замеряет значение давления в тормозной магистрали хвостового вагона и время отпуска двух хвостовых вагонов, с указанием в «справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», номера хвостового вагона, величины выхода штока тормозного цилиндра и времени отпуска тормозов хвостового вагона. В пассажирских поездах напряжение ЭПТ хвостового вагона. Выхода штоков тормозных цилиндров должны соответствовать приложению № 16 настоящего приказа.

Расчет потребного количества ручных тормозов в осях для удержания состава на месте для всех видов поездов, кроме пассажирских поездов, производить по руководящему уклону, согласно тбл. № III.4 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и гарантийному участку в пределах Октябрьской ж.д. При следовании поезда и гарантийном участку, выходящему на другие дороги производить из расчета 0.6 оси на 100 т веса поезда. В пассажирском поезде, в «справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», в графе ручных тормозов в осях: Указывается - наличие ручных тормозных осей в поезде с учетом локомотива и конструкции вагона указаны в таблице 1.

Таблица 1

Тип вагона	Кол-во ручн.торм. осей
Пассажирский вагон с колодочным тормозом	4 оси
Служебно-технические вагоны с колодочным тормозом	4 оси
Тормозоиспытательные	3-4 оси
Путеизмерительные, дефектоскопы	2-3 оси
Вагоны с дисковым тормозом	
Модель тормоз Кнорр-Бремзе (ширина диска 100мм)	1 ось
Модель тормоз ТВЗ (ширина диска 40мм)	2 оси

В графе наличие ручных тормозных осей указывается фактическое наличие тормозных осей. При исправных ручных тормозах всех вагонов количество расчетных и исправных одинаково.

В грузовом поезде в графе наличие ручных тормозных осей указывается фактическое наличие осей вагонов с исправным ручным тормозом.

При опробовании тормозов двумя осмотрщиками, хвостовой осмотрщик фиксирует вышеуказанные данные, а при встрече с осмотрщиком головной группы в середине состава, переносит все результаты в «справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» с указанием номера вагона встречи и обязательной росписью в справке.

При многогрупповом опробовании тормозов, осмотрщик хвостовой группы фиксирует вышеуказанные данные и передает их головному осмотрщику по радиосвязи. Головной осмотрщик заносит эти данные в «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», номер вагона встречи при этом указывать не требуется. В графе «другие данные» «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» указывается, на сколько групп производилось полное опробование тормозов. Границы (вагоны встречи) групп опробования тормозов должны быть указаны в графике исполненной работы подразделения. Образец заполнения справки при многогрупповом опробовании тормозов показан в приложении № 11 к данному Указанию. Указанные работники должны быть обучены и аттестованы в знании настоящего приказа и порядка выполнения сокращенного опробования тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

3.1. Начальники (механики-бригадиры) пассажирского поезда, поездные электромеханики и проводники пассажирских вагонов проходят обучение и аттестацию с оформлением акта аттестационной комиссии в пассажирском вагонном депо (вагонном участке). Периодичность не реже одного раза в год.

3.2. Помощники машиниста проходят обучение и аттестацию установленным порядком с оформлением акта аттестационной комиссии в эксплуатационном локомотивном депо. Периодичность аттестации 1 раз в пять лет.

3.3. Работники Октябрьской дирекции управления движением, указанные в перечне должностей по каждой станции, проходят обучение и аттестацию в знании настоящего приказа и порядка выполнения сокращенного опробования тормозов в соответствии с требованиями главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» в аттестационной комиссии эксплуатационного вагонного депо с оформлением акта аттестационной комиссии. Периодичность аттестации не реже одного раза в пять лет, техническое обучение не реже одного раза в год.

4. При успешной аттестации работнику (кроме помощников машинистов) выдается удостоверение на право производства сокращенного опробования тормозов установленного образца в соответствии с приложением №13 к данному Дополнительному указанию.

Машинист локомотива согласно п.134 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава», замеряет плотность тормозной сети грузового и грузопассажирского поезда при IV положении ручки крана машиниста. Результаты замера машинист сообщает осмотрщику вагонов, который заносит эти данные в «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

Осмотрщик вагонов, составляющий «справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», помимо росписи заносит в справку свой табельный номер.

При внесении в справку отметки о сокращённом опробовании тормозов, осмотрщик или работник, привлекаемый к сокращённому опробованию тормозов согласно приложению №2 к данному приказу должен проставить время внесения этих данных и, помимо своей росписи, свой табельный номер.

При наличии в хвосте грузового поезда вагона с отдельным торможением указывается выход штока обоих цилиндров, например (50/45).

Принимать усилие тормозного нажатия при расчете «справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» у вагонов с отдельным торможением на среднем режиме 7,5 т. на ось, в случае если на вагоне нанесен соответствующий трафарет.

Пример заполнения Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» согласно п.43 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» при 100% композиционных колодок и исправных тормозов поезда указан в приложении 11 к данному Дополнительному указанию

Октябрьской
Начальник дирекции
управления движением

Октябрьской
Начальник дирекции тяги

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»

Начальник службы вагонного хозяйства



С.А. Дорофеевский



А.В. Лебедев



А.Ю. Петров



В.В. Попов

П О Р Я Д О К
предупреждения замораживания и образования ледяных пробок
в тормозной магистрали в зимний период времени

1. После прицепки локомотива к составу, перед соединением тормозных рукавов локомотивная бригада обязана продуть тормозную магистраль локомотива.

2. Производить проверку работы пневматических тормозов в пути следования, с тем расчетом, чтобы поезд не следовал более 1 час 30 минут без применения пневматических тормозов.

3. Продувку главных резервуаров в процессе эксплуатации выполнять при каждой приемке и сдаче локомотива, стоянках на станциях, а в пути следования на тех локомотивах, у которых имеются продувочные краны в машинном отделении, через каждые 30 минут следования.

4. Производить продувку тормозной магистрали поезда следующим порядком:

4.1 В сформированных поездах осмотрщикам вагонов производить продувку тормозной магистрали при техническом обслуживании тормозного оборудования вагонов:

4.1.1 Пассажирского поезда - путем открытием концевого крана хвостового вагона до выпуска влажного воздуха;

4.1.2 Грузового поезда - путем разъединения рукавов через каждые 15 вагонов (между 15 и 16, 30 и 31 и т.д.), а также открытием концевого крана хвостового вагона до выпуска влажного воздуха.

4.2 В транзитных грузовых поездах на станциях, где производится смена локомотивных бригад (если стоянка поезда превышает 10 минут), локомотивная бригада, заступающая на работу, производит продувку тормозной магистрали путем разъединения рукавов между локомотивом и головным вагоном до выпуска влажного воздуха.

4.3 В пассажирских транзитных поездах на станциях где производится смена локомотивных бригад продувку тормозной магистрали локомотива производить без разъединения тормозных рукавов между локомотивом и вагоном с переднего бруса локомотива. Если локомотив обслуживается в одно лицо данную операцию выполняет головной осмотрщик вагонов по требованию машиниста.

5. В зимний период времени при температуре – 25° С. и ниже перед полным опробованием тормозов в поездах на ПТО от УЗОТа или локомотива, производить трехразовое экстренное торможение и отпуск с завышением давления в уравнительном резервуаре до 6.8 кгс.см² и последующей зарядкой тормозной магистрали до давления, установленного таблицей V1. «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами

подвижного состава». После чего произвести полное опробование тормозов установленным порядком.

6. В грузовых и грузопассажирских транзитных поездах на ПОТ, при смене локомотивных бригад тормозов производить проверку целостности тормозной магистрали поезда и сокращенное опробование тормозов с замером времени отпуска двух хвостовых вагонов.

Октябрьской
/ Начальник ^{Октябрьской} дирекции тяги

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»

/ Начальник службы вагонного хозяйства



А.В.Лебедев



А.Ю.Петров



В.В. Попов

П О Р Я Д О К

замера времени отпуска автотормозов у последних двух вагонов грузового и грузо-пассажирского поезда длиной более 100 осей

Замер времени отпуска производить при полном или сокращенном опробовании тормозов от локомотива, если на ПТО или станции полное опробование тормозов производилось от стационарной компрессорной установки, при операции проверки целостности тормозной магистрали поезда.

Момент начала замера времени отпуска тормозов у последних двух вагонов определяется:

1. При наличии радиосвязи между головной и хвостовой частями поезда Машинист по команде осмотрщика вагонов про проверке целостности тормозной магистрали контролирует проверку целостности по падению давления в ТМ и загоранию сигнальной лампы датчика контроля целостности тормозной магистрали производит ступень торможения $0.5-0.6 \text{ кгс.см}^2$ и протягивает ленту.

2. По команде головного осмотрщика и постановке машинистом ручки крана машиниста в поездное положение хвостовой осмотрщик производит замер времени отпуска. Момент окончания замера времени определяется отходом тормозных колодок от поверхности катания колесных пар и полного ухода штоков тормозных цилиндров.

3. При отсутствии радиосвязи с машинистом: Осмотрщик или работник, привлекаемый к сокращенному или полному опробованию тормозов, замеряет время от закрытия концевого крана хвостового вагона после продувки тормозной магистрали поезда. Момент окончания замера времени определяется уходом штоков тормозных цилиндров и отхода тормозных колодок от поверхности катания колесных пар. Ручка крана машиниста находится в поездном положении.

4. Время полного отпуска хвостовых вагонов при установке управляющего органа крана машиниста поездное положение должно быть не более 80 сек.

Инструкция «по ремонту тормозного оборудования» № 732 ЦВ-ЦЛ от 2011г. разрешает выпуск из плановых видов ремонта вагонов с отпуском тормозов до 70 сек. Тормозные приборы вагонов с замедленным отпуском более 70 сек в поездах до 400 осей и 80сек в поездах более 400 осей должны быть заменены.

5. При замере времени отпуска тормозов с постановкой управляющего органа крана машиниста в положение зарядка – отпуск с завышением давления в тормозной 0,3-0,5 кгс\см² и последующей постановкой в поездное положение. Время отпуска должно быть не более:

- 50 сек до 300 осей.
- 60 сек до 300 - 400 осей
- 80 сек более 400 осей

Данный способ замера времени отпуска тормозов хвостовых вагонов применять при контрольной пробе тормозов.

Октябрьской
Начальник ^{Октябрьской} дирекции тяги



А.В.Лебедев

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

Нормативы времени на техническое обслуживание тормозного оборудования и полное опробования тормозов поездов

В соответствие с «Нормами оперативного времени и нормативами численности рабочих на пунктах технического обслуживания грузовых вагонов», утвержденными Вице-президентом ОАО «РЖД» А.В. Воротилкиным 18.12.2009 г. установить следующие нормативы на техническое обслуживание тормозного оборудования, полное и сокращенное опробование тормозов.

На станции, оборудованной стационарной установкой для опробования тормозов.

Техническое обслуживание тормозного оборудования и полное опробование тормозов производится при подключении тормозной магистрали от стационарной установки. Время на данные операции устанавливается технологическим процессом подразделения, производящим подготовку поезда в рейс. По завершению данных операций поезд в ожидании подхода локомотива должен оставаться подключенным к воздушной колонке (за исключением случаев, предусмотренных техпроцессами подразделений, когда одна колонка установлена на два и более путей, и на соседнем пути требуется подключение к колонке другого поезда). После захода локомотива под состав время на сокращенное опробование тормозов и выдачу машинисту поезда «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» – 15 минут не зависимо от длины поезда. Если состав в ожидании локомотива не был подключен к воздушной колонке, дополнительно требуется время на зарядку тормозной магистрали из расчета 17 минут на каждые 71 вагон. При иной длине поезда вносится поправка времени на зарядку тормозной магистрали в соответствие с коэффициентами, указанными в таблице 1.

На станции, не оборудованной стационарной установкой для опробования тормозов установить:

Для поезда своего формирования и транзитного поезда с техническим обслуживанием неисправности тормозного оборудования, для выявления которых не требуется воздух в тормозной магистрали, устраняются в процессе технического обслуживания поезда до захода локомотива*. Время на техническое обслуживание состава устанавливается технологическим процессом подразделения, производящего подготовку поезда в рейс. После захода локомотива устанавливается следующее время:

– зарядка тормозной магистрали из расчета 17 минут на каждые 71 вагон. При иной длине поезда вносится поправка времени на зарядку тормозной магистрали в соответствие с коэффициентами, указанными в таблице 1;

– техническое обслуживание тормозного оборудования и устранение неисправностей, которые можно выявить только при наличии сжатого воздуха в тормозной магистрали* из расчета 0,9 чел/мин на вагон для поездов своего формирования и 0,81 чел/мин на вагон для транзитных поездов с техническим обслуживанием;

– выполнение технологических операций во время опробования тормозов, по времени выполнения независящих от количества исполнителей и вагонов – 12 минут на грузовой поезд и 5 минут на пассажирский поезд (проверка целостности и плотности тормозной магистрали, выписка «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» сообщение о готовности поезда, а для грузового и грузопассажирского поезда также замер давления в тормозной магистрали в хвосте поезда)

– проход вдоль состава при проверке действия и отпуска тормозов вагонов из расчета 0,51 чел/мин на вагон***.

Для транзитного поезда, не требующего проведения технического обслуживания после захода локомотива устанавливается следующее время:

– зарядка тормозной магистрали из расчета 17 минут на каждые 71 вагон**. При иной длине поезда вносится поправка времени на зарядку тормозной магистрали в соответствие с коэффициентами, указанными в таблице 1;

– выполнение технологических операций во время опробования тормозов, по времени выполнения независящих от количества исполнителей и вагонов – 12 минут на грузовой поезд и 5 минут на пассажирский поезд (проверка целостности и плотности тормозной магистрали, выписка «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», сообщение о готовности поезда, а для грузового и грузопассажирского поезда также замер давления в тормозной магистрали в хвосте поезда).

– проход вдоль состава при проверке действия и отпуска тормозов вагонов из расчета 0,51 чел/мин на вагон***.

Таблица 1

поправочные коэффициенты в зависимости от длины поезда

длина поезда в физических вагонах	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	71
коэффициент	0,14	0,21	0,28	0,35	0,42	0,49	0,56	0,63	0,71	0,78	0,85	0,92	1
длина поезда в физических вагонах	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135
коэффициент	1,06	1,13	1,2	1,27	1,34	1,41	1,48	1,55	1,62	1,69	1,76	1,83	1,9

В зимний период времени в поездах своего формирования нормативы времени при техническом обслуживании поездов увеличить на 1 минуту на каждые 15 вагонов для продувки тормозной магистрали согласно п. 4.1.2. приложения №7 к данному приказу, а при температуре наружного воздуха -25 градусов и ниже время на полное опробование тормозов увеличить на 2 минуты для пассажирского поезда и 3 минуты для грузового поезда не зависимо от количества вагонов для тоекратного торможения в соответствие с п. 5 приложения №7 к данному приказу.

Примеры расчета времени на техническое обслуживание тормозного оборудования и опробование тормозов после захода локомотива:

Грузовой поезд своего формирования, состоящий из 55 вагонов****

Операции с поездом	1 осмотрщик	2 осмотрщика	3 осмотрщика	4 осмотрщика
время на зарядку тормозной магистрали	$17 \times 0,78 = 13,2$ мин.	13,2 мин	13,2 мин.	13,2 мин.
время на технологические операции	12 мин.	12 мин.	12 мин.	12 мин.
время на техническое обслуживание тормозного оборудования	$0,9 \times 55 = 49,6$ мин.	$\frac{0,9 \cdot 55}{2} = 24,8$ мин.	16,5 мин.	12,4 мин.
время прохода вдоль состава при проверке действия и отпуска тормозов вагонов	$(0,51 + 0,24) \times 55 = 41,25$ мин.	$\frac{0,51 \cdot 55}{2} = 14,03$	9,35 минут	7,01 мин.
ИТОГО	116,05 мин.	64,03 мин.	51,05 мин.	44,61 мин.

Транзитный грузовой поезд, с техническим обслуживанием, состоящий из 100 вагонов****

Операции с поездом	1 осмотрщик	2 осмотрщика	3 осмотрщика	4 осмотрщика
время на зарядку тормозной магистрали	$17 \times 1,41 = 24,0$ мин.	24,0 мин.	24,0 мин.	24,0 мин.
время на технологические операции	12 мин.	12 мин.	12 мин.	12 мин.
время на техническое обслуживание тормозного оборудования	$0,81 \times 100 = 81$ мин.	$\frac{0,81 \cdot 100}{2} = 40,5$ мин.	27 мин.	20,3 мин.
время прохода вдоль состава при проверке действия и отпуска тормозов вагонов	$(0,51 + 0,24) \times 100 = 75$ мин	$\frac{0,51 \cdot 100}{2} = 25,5$ мин.	17 мин.	12,75 мин.
ИТОГО	192,0 мин.	102,0 мин.	80,0 мин.	69,05 мин.

Примечания:

* При техническом обслуживании тормозного оборудования без воздуха в тормозной магистрали выполняются следующие работы: смена/постановка валиков и шплинтов тормозной рычажной передачи, тормозных колодок, деталей подвески тормозного башмака, регулировочных пластин авторежима, ручек разобщительных и концевых кранов, крепление деталей тормозного оборудования, регулировка тормозной рычажной передачи (установка нормативного зазора между колодкой и поверхность катания колеса, регулировочных размеров «А» и «а», регулировка нормативных углов рычагов). У вагонов, у которых производилась регулировка тормозной рычажной передачи без воздуха, при полном опробовании тормозов должна быть проверена правильность регулировки по выходу штока тормозного цилиндра.

Под воздухом выявляются и устраняются следующие неисправности: сменить кран концевой, кран разобщительный, соединительный рукав, воздухораспределитель, авторежим, уплотнительное кольцо, трубку

подводящую, устраняются утечки сжатого воздуха, а также производится отключение тормозов у каждого 4 или 3 вагона в поездах повышенной длины в соответствии с п. 18.6 к данному приказу.

Время, отведенное на техническое обслуживание тормозного оборудования после прицепки локомотива, должно вычитаться из общего нормативного времени, отведенного на техническое обслуживание поезда. Например, если для транзитного поезда с техническим обслуживанием предусмотрено 3,33 чел/мин на вагон, то время на техническое обслуживание поезда без воздуха до захода локомотива составляет 2,53 чел/мин на вагон и 0,8 чел/мин на вагон после захода локомотива.

******В случае если смена локомотива произведена за время не более 10 минут, время на зарядку тормозной магистрали не учитывать.

*******При опробовании тормозов осмотрщиком в одно лицо, в случаях, если для проверки целостности тормозной магистрали и замера времени отпуска двух хвостовых вагонов не привлекается другой работник (в соответствии с п. 2 приложения 3 к данному приказу), время на проход вдоль состава при проверке действия и отпуска тормозов вагонов увеличивается на 0,24 чел/мин на вагон.

********Количество осмотрщиков вагонов, которое может быть задействовано на техническом обслуживании тормозного оборудования вагонов и полном опробовании тормозов в поезде может быть ограничено только фактическим наличием работников в смене.

Октябрьской
и Начальник^{Октябрьской} дирекции
управления движением

/ Начальник^{Октябрьской} дирекции тяги

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»

/ Начальник службы вагонного хозяйства



С.А.Дорофеевский



А.В.Лебедев



А.Ю.Петров



В.В.Попов

П О Р Я Д О К
эксплуатации тормозов поезда «Невский экспресс»
Санкт-Петербург - Москва

1. Общие положения:

1.1. Эксплуатация, техническое обслуживание, опробование и управление тормозов пассажирских поездов с составами из вагонов модели 61-4170 и 61-4188 с тягой электровозами ЧС-200.ЭП-20 на направлении Санкт-Петербург-Москва со скоростями до 200 км/ч осуществляется в полном соответствии требованиями «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и «Руководства по эксплуатации тормозов пассажирских поездов, обращающихся со скоростями до 200 км/ч включительно РД 32 ЦЛ 023-2007», утвержденного 17.09.2007г. ЦЗ Акуловым М.П.

1.2. Зарядное давление в тормозной магистрали при техническом обслуживании, опробовании и эксплуатации тормозов вагонов должно быть 0,49-0,51 МПа (5,0-5,2 кгс/см²). Давление в питательной магистрали при техническом обслуживании и опробовании от стационарной установки должно быть 0,73-0,88 МПа (7,5-9,0 кгс/см²).

2. Порядок включения тормозов:

2.1. Воздухораспределители вагонов должны быть включены на короткосоставный режим.

2.2. Питательные резервуары тормозной системы и магниторельсового тормоза вагона объемами по 170л должны быть подключены к питательной магистрали через трехходовой кран (ручка крана вдоль вагона). Разобщительные краны между трехходовым краном и питательным резервуаром тормозной системы, а также разобщительные краны между этим резервуаром и двумя реле давления №404 должны быть открыты.

2.3. Разобщительный кран между трехходовым краном и резервуаром 170л питания магниторельсового тормоза (МРТ), а также разобщительные краны между этим резервуаром и реле давления №404 и между реле давления и цилиндрами-подъемниками башмаков МРТ на тележках должны быть открыты.

2.4. Рукава питательной магистрали между вагонами должны быть соединены, а концевые краны на ней должны быть открыты.

2.5. При передаче отдельных вагонов модели 61-4170 и 61-4188 в составах пассажирских поездов концевые краны питательной магистрали должны быть перекрыты, а рукава находиться на подвесках, МРТ должен быть выключен перекрытием всех кранов, указанных в п.2.3, трехходовой кран должен быть переключен на тормозную магистраль (ручка крана поперек вагона).

2.6. Воздухораспределители электровозов ЧС-200,ЭП-20 включать на короткосоставный режим. На электровозах должен быть включен скоростной режим тормоза. Электровозы ЧС-200, ЭП-20 должны выдаваться под поезда

только с исправно действующими электрическими (реостатными) тормозами и полным запасом песка.

3. Техническое обслуживание тормозного оборудования вагонов, прицепка локомотива к составу, полное и сокращённое опробование тормозов:

3.1 Прицепка локомотивов к составам, техническое обслуживание тормозного оборудования вагонов, полное и сокращенное опробование тормозов составов поездов, сформированных из вагонов модели 61-4170 и 61-4188 осуществляется в соответствии с требованиями «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и «Временной инструкции по эксплуатации тормозов пассажирских поездов с составами из вагонов модели 61-4170 и 61-4188» с учетом конструктивных особенностей указанных вагонов.

4. Управление тормозами:

4.1 При ведении поезда без применения тормозов состава в случае появления дыма или искрения под вагонами остановить поезд и выяснить причину. Отправление поезда в таких случаях допускается только после устранения причин, при необходимости выключив тормоз неисправного вагона. Тормоз вагона выключать также и при отсутствии видимых причин неисправности.

4.2 Выключение тормоза вагона в пути следования производить следующим порядком:

- для выключения МРТ одной из тележек вагона перекрывается соответствующий разобщительный кран к цилиндрам-подъемникам МРТ, а обеих тележек – оба крана, а также кран от резервуара МРТ к реле давления №404;

- для выключения дискового тормоза одной из тележек перекрывается кран от питательного резервуара 170л к соответствующему реле давления №404. Для выключения дискового тормоза вагона необходимо перекрыть разобщительный кран к воздухораспределителю №292 и краны от питательного резервуара 170 л к обоим реле давления №404 и выпустить сжатый воздух из запасного резервуара за поводок.

4.3 О выключении тормозов отдельных вагонов в пути следования начальник поезда должен сообщить локомотивной бригаде. Машинист должен внести соответствующие отметки в «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» и следовать дальше с максимальной скоростью, руководствуясь пунктами 8.3 и 8.4 «Временной инструкции по эксплуатации тормозов пассажирских поездов с составами из вагонов модели 61-4170 и 61-4188».

4.4 После остановки в пути следования с применением экстренного торможения до отправления поезда поездная бригада должна убедиться визуальным осмотром, что башмаки МРТ на всех вагонах подняты и зафиксированы в верхнем положении, дисковые тормоза всех вагонов отпущены и доложить машинисту локомотива о готовности поезда к отправлению.

5. Обеспеченность тормозным нажатием:

5.1 Расчетное тормозное нажатие (в пересчете на чугунные тормозные колодки) вагонов принимать:

- дискового тормоза с выключенным МРТ – 13 тс;
- МРТ – 8 тс;
- дискового тормоза с включенным МРТ – 21 тс.

Вес тары вагона определять по данным, нанесенным на боковой стене кузова вагона, а нагрузку от пассажиров, ручной клади и снаряжения принимать:

- для вагонов модели 61-4170 – 5,0 тс на вагон;
- для вагонов модели 61-4188 – 4,0 тс на вагон.
- для вагона-ресторана модели 61-4189 – 3,0 тс на вагон;
- для вагона модели 61-4192 – 7,0 тс на вагон;
- для вагона-салона модели Р-9255 – 1,0 тс на вагон.

5.2 Единое наименьшее тормозное нажатие поезда (в пересчете на чугунные тормозные колодки) для скоростей до 200 км/ч включительно – 120 тс на 100 тс веса поезда (с учетом нажатия колодок электровоза ЧС-200,ЭП-20).

5.3 Если вследствие выключения в пути следования МРТ или дисковых тормозов отдельных вагонов тормозное нажатие поезда будет менее единого наименьшего, но не менее 80 тс на 100 тс веса поезда, максимальная скорость поезда уменьшается на 1 км/ч на каждую недостающую 1 тс нажатия на 100 тс веса поезда с округлением в меньшую сторону до ближайшего кратного 10 км/ч значения.

5.4 При заполнении «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» против нажатия 12 тс дискового тормоза в графе «Другие данные» записывать – ДТ, против нажатия 8 тс МРТ в графе «Другие данные» записывать - МРТ. Выход штока тормозного цилиндра хвостового вагона и количество композиционных колодок в составе допускается не указывать.

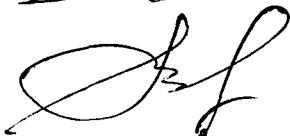
5.5 Пример заполнения Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» на состав поезда Невский Экспресс, сформированного из вагонов модели 61-4170 и 61-4188 приводится в приложении №11 к данному Дополнительному указанию.

Октябрьской
Начальник/дирекции
управления движением



С.А. Дорофеевский

Октябрьской
/ Начальник/дирекции тяги



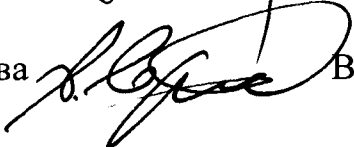
А.В.Лебедев

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

/ Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

Образцы выдачи

«Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии»

Образец выдачи «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» на скоростной поезд № 747\748 «Невский экспресс»
(Схема поезда 13 вагонов).

Штемпель станции			
<u>С-Петербург Гл. Окт</u> ж.д. Время выдачи <u>07</u> ч. <u>00</u> м.			
СПРАВКА			
Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии			
« <u>01</u> » _____ января 2015 г			
Локомотив, серия № <u>ЧС200-009</u> Поезд № <u>165</u>			
весом <u>781,8</u> тс Всего осей <u>48</u>			
Требуется: нажатие колодок в тс <u>1158,24</u>			
ручных тормозов в осях <u>15</u>			
Тормозное нажатие на ось, тс	Количе- ство осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1.25			
3.0			
3.5			
4.5			
5			
5.5			
6			
6.5			ЭПТ
7			К-100%
7.5			
8.0	52	416	МРТ
8.5			
9			
10.0			
11			ТЦПВ Д.Т
11.5			
12.0			
13.0	52	676	ДТ
14.0			
15.0			ВВстр
16.0	8	128	002 32553
19.0			Иванов
21.0			
Всего	60	1220	
Наличие ручных тормозных осей <u>15</u>			
Плотность тормозной сети поезда <u>0,1 кгс/см² за 60 сек</u>			
Напряжение в хвосте поезда ЭПТ <u>36,4В</u>			
Хвостовой вагон № <u>002 32504</u>			
Подпись <u>Петров Таб № 485</u>			

Образец выдачи

Образец выдачи
«Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии»
на пассажирский поезд

Схема поезда: 17 вагонов (1 вагон с тарой до 48т и колодочным тормозом на композиционных колодках, 1 вагон с дисковым тормозом, 7 вагонов с тарой до 53т и колодочным тормозом на композиционных колодках, 6 вагонов с тарой более 53т и колодочным тормозом на композиционных колодках, 1 вагон РИЦ с тормозами западноевропейского типа (ступенчатым отпуском) и чугунных колодках в хвостовой части поезда

Штемпель станции			
<i>С-Петербург Гл. Окт ж.д.</i> Время выдачи <u>21</u> ч. <u>46</u> м.			
СПРАВКА			
Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии			
« <u>01</u> » января 2015 г			
Локомотив, серия №ЧС-200-003 Поезд № <u>51</u>			
весом <u>1086</u> тс Всего осей <u>68</u>			
Требуется: нажатие колодок в тс <u>652</u>			
ручных тормозов в осях <u>59</u>			
Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
2,5			<i>недостаток тс нажатия до единого наименьшего</i>
3,5			
5			
5,5			
6			ЭПП
6,5			К-75
7			РИЦ
8,0	4	32	Зар. давл лок 4.8-5.0
Д.Т-10 8,5	4	40	ДТ
9	28	252	
10	24	240	ТЦПВ -50
12	8	96	ВВстр
16			002 32553
Всего	68	660	Иванов
Наличие ручных тормозных осей <u>59</u>			
Плотность тормозной сети поезда <u>0,1 кгс/см² за 60 сек</u>			
Напряжение в хвосте поезда ЭПТ 46В			
Хвостовой вагон № <u>002 02018</u>			
Подпись <u>Петров</u> Таб № <u>485</u>			

При постановке в пассажирский поезд вагона РИЦ с тормозами западноевропейского типа (ступенчатым отпуском) и действующими тормозами в хвостовой части поезда в графе другие данные производить отметку ЭПП, РИЦ и зарядное давление на локомотиве которое должно быть 4.8-5.0кгс/см².

При включении вагона габарита РИЦ в головной и средней части поезда тормоза вагона должны быть выключены в справке внесены соответствующие отметки ЭПТ, РИЦ – выкл

В графе «Другие данные» указать величину тормозного нажатия на 100т веса поезда, недостающую до наименьшего тормозного при этом в скобках указать расчет потребного нажатия по наименьшему коэффициенту для которого тормозного нажатия хватает.

При включении тормозов вагонов РИЦ поезд следует без ЭПТ

Образец выдачи
«Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии»
на грузовой поезд

схема поезда: груженые полувагоны 62 и 1 классный вагон

Штемпель станции			
<i>С-Петербург сорт Окт</i> ж.д. Время выдачи <u>07 ч. 00</u>			
СПРАВКА			
Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии			
Локомотив, серия № <u>ВЛ-10-009</u> Поезд № <u>3612</u>			
весом <u>5430</u> тс Всего осей <u>252</u>			
Требуется: нажатие колодок в тс <u>1791</u>			
ручных тормозов в осях <u>33</u>			
Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1.25			недостаток 2 тс
3.0			нажатия до
3,5			единого наименьшего
4.5			33 тс (1684)
5			
5.5			
6			
6,5			
7	248	1736	
7.5			Выкл. 4 оси (классный)
8.0			ДПВ – 4,9 Атм
8,5			К-100% В.О. – 34 сек.
9			ТЦПВ 75
10.0			ВВстр
11			55703748
11.5			
12.0			
13.0			
14.0			
15.0			
16.0			
19.0			
21.0			
Всего	248	1736	
Наличие ручных тормозных осей <u>216</u>			
Плотность тормозной сети поезда <u>0,5/52 IV 0,5/56</u>			
Напряжение в хвосте поезда ЭПТ _____			
Хвостовой вагон № <u>55704167</u>			
Подпись <u>Петров Таб. № 485</u>			

Образец выдачи
«Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии»
при многогрупповом опробовании тормозов

Штемпель станции <u>С-Петербург сорт Окт</u> ж.д. Время выдачи <u>07</u> ч. <u>00</u>			
СПРАВКА			
Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии			
Локомотив, серия № <u>ВЛ-10-009</u> Поезд № <u>3612</u>			
весом <u>5430</u> тс Всего осей <u>252</u>			
Требуется: нажатие колодок в тс <u>1791</u>			
ручных тормозов в осях <u>33</u>			
Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1.25			недостаток 2 тс
3.0			нажатия до
3.5			единого наименьшего
4.5			33 тс (1684)
5			
5.5			
6			
6.5			
7	248	1736	
7.5			Выкл. 4 оси (классный)
8.0			ДПВ - 4,9 Атм
8.5			К-100% В.О. - 34 сек.
9			ТЦПВ 75
10.0			
11			
11.5			
12.0			
13.0			
14.0			
15.0			
16.0			ВВстр
19.0			
21.0			T-4
Всего	248	1736	
Наличие ручных тормозных осей <u>216</u>			
Плотность тормозной сети поезда <u>0,5/52 IV 0,5/56</u>			
Напряжение в хвосте поезда ЭПТ _____			
Хвостовой вагон № <u>55704167</u>			
Подпись <u>Петров Таб № 485</u>			

При нехватке тормозного нажатия для всех поездов в графе «Требуется нажатие колодок в тс указывать потребное нажатие в соответствии с таблицей Ш.1 приложения 2 «ПРАВИЛА ПОДГОТОВКИ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ» для соответствующей категории поезда. В графе «Другие данные» указать величину тормозного нажатия на 100т веса поезда, недостающую до наименьшего тормозного при этом в скобках указать расчет потребного нажатия по наименьшему коэффициенту для которого тормозного нажатия хватает. При нахождении в хвосте поезда вагона с раздельным торможением указывается выход штока обеих цилиндров например 45\50

Образец выдачи

«Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии»

В соответствие с п.43 приложения 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» и п. 26 настоящего приказа.

Состав поезда: вес 5230 полувагоны - 54 из них 10 с отдельным торможением и нажатием 7,5 т (трафарет на вагоне), 100% композиция нагрузка более 21 т на ось

Штемпель станции
С-Петербург сорт Окт ж.д. Время выдачи 07 ч. 00

СПРАВКА

Об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии

Локомотив, серия № ВЛ-10-009 Поезд № 3612

весом 5230 тс Всего осей 216

Требуется: нажатие колодок в тс 1726

ручных тормозов в осях 32

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1.25			недостаток 3 тс
3.0			нажатия до
3.5			единого наименьшего
4.5			33 тс (1569) п43
5			
5.5			
6			
6.5			
7	176	1232	
7.5	40	300	
8.0			ДПВ - 4,9 Атм
8.5			К-100% В.О. - 34 сек.
9			ГЦПВ 75
10.0			ВВстр
11			55703748
11.5			
12.0			
13.0			
14.0			
15.0			
16.0			
19.0			
21.0			
Всего	216	1569	1532

Наличие ручных тормозных осей 216

Плотность тормозной сети поезда 0,5/52 IV 0,5/56

Напряжение в хвосте поезда ЭПТ _____

Хвостовой вагон № 55704167

Подпись Петров Таб. № 485

П.43 правил разрешает упрощенный вариант выдачи справки без подсчета тормозного нажатия по осям и нажатию на ось, без заполнения графы нажатие колодок производя, расчет тормозного нажатия из расчета 30т на 100т веса поезда и заполнения строки «Всего» с указанием количества осей в поезде и расчетного нажатия. Дополнительное требование в поездах с тормозным нажатием 30т производить полный расчет справки с указанием фактического тормозного нажатия и указывать в графе Другие данные расчетное нажатие. Данные расчетного нажатия машинист использует при перерасчете справки при отключении неисправных тормозов вагонов в пути следования.

Октябрьский
/ Начальник дирекции тяги

Начальник Северо-Западного филиала АО «ФПК»

Начальник службы вагонного хозяйства

А.В.Лебедев

А.Ю.Петров

В.В.Попов

Образец удостоверений на право опробования тормозов и обслуживания вагонов габарита РИЦ

Образец удостоверения на право производства сокращенного опробования тормозов

<p style="text-align: center;">ОАО РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ</p> <p style="text-align: center;">УДОСТОВЕРЕНИЕ №*</p> <p>Выдано: Иванов Иван Иванович</p> <p>Место работы: Путевая машинная станция</p> <p>Должность: главный кондуктор</p> <p>Подпись председателя комиссии: М.П. _____</p>	<p>В том, что он выдержал испытания в знании главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава» и имеет право на производство сокращенного опробования тормозов.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Год</th> <th style="width: 20%;">Число и месяц</th> <th style="width: 60%;">Подпись председателя комиссии</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии												
Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии														

Удостоверение на право производства полного опробования тормозов

<p style="text-align: center;">ОАО РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ</p> <p style="text-align: center;">УДОСТОВЕРЕНИЕ №*</p> <p>Выдано: Иванов Иван Иванович</p> <p>Место работы: Путевая машинная станция</p> <p>Должность: главный кондуктор</p> <p>Подпись председателя комиссии: М.П. _____</p>	<p>В том, что он выдержал испытания в знании главы VIII «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава» и имеет право на производство полного и сокращенного опробования тормозов.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Год</th> <th style="width: 20%;">Число и месяц</th> <th style="width: 60%;">Подпись председателя комиссии</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии												
Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии														

Удостоверение на право обслуживания вагонов габарита РИЦ

<p>ОАО РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ</p> <p>УДОСТОВЕРЕНИЕ №*</p> <p>Выдано: Иванов Иван Иванович</p> <p>Место работы: пассажирское вагонное депо Москва</p> <p>Должность: начальник поезда</p> <p>Подпись председателя комиссии: М.П. _____</p>	<p>В том, что он выдержал испытания в знании конструкции тормозного оборудования пассажирского вагона габарита РИЦ и имеет право на производство обслуживания данных вагонов.</p>																	
<table border="1"> <tr> <th data-bbox="828 374 1010 430">Год</th> <th data-bbox="1010 374 1193 430">Число и месяц</th> <th data-bbox="1193 374 1494 430">Подпись председателя комиссии</th> </tr> <tr> <td data-bbox="828 430 1010 487"></td> <td data-bbox="1010 430 1193 487"></td> <td data-bbox="1193 430 1494 487"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 487 1010 544"></td> <td data-bbox="1010 487 1193 544"></td> <td data-bbox="1193 487 1494 544"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 544 1010 601"></td> <td data-bbox="1010 544 1193 601"></td> <td data-bbox="1193 544 1494 601"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 601 1010 662"></td> <td data-bbox="1010 601 1193 662"></td> <td data-bbox="1193 601 1494 662"></td> </tr> </table>	Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии															
Год	Число и месяц	Подпись председателя комиссии																

* номер удостоверения ставится по номеру протокола аттестационной комиссии

Октябрьской
Начальник дирекции
управления движением

С.А.Дорофеевский

Октябрьской
/ Начальник дирекции тяги

А.В.Лебедев

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»

А.Ю.Петров

/ Начальник службы вагонного хозяйства

В.В.Попов

ПОРЯДОК
опробования тормозов в пригородных поездах, состоящих из пассажирских вагонов на локомотивной тяге на станциях

В соответствие с п.133 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава». При смене направления движения пригородного поезда, состоящего из пассажирских вагонов, на локомотивной тяге на противоположное, если при этом не меняется локомотив производить сокращенное опробование тормозов. В остальных случаях при смене направления движения пригородного поезда, состоящего из пассажирских вагонов, на локомотивной тяге на противоположное, а также при смене локомотива производить полное опробование тормозов в соответствие с главой IV.12 приложения 2 «Правил подготовки грузовых и пассажирских вагонов»

1. На станциях, где не предусмотрены штатные осматрщики вагонов, к сокращенному опробованию тормозов привлекаются работники в соответствие с приложением №2 к данному приказу, а к полному опробованию тормозов – в соответствие с приложением №3 к данному приказу и порядком предусмотренным приложением №14.

2. В графике движения поезда должно быть предусмотрено время для проведения полного опробования тормозов на таких станциях в соответствие с приложением № 9 к данному Дополнительному указанию.

Октябрьской
Начальник дирекции
управления движением



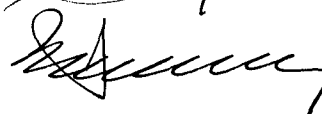
С.А.Дорофеевский

Октябрьской
Начальник дирекции тяги



А.В.Лебедев

Октябрьской
Начальник моторвагонной дирекции



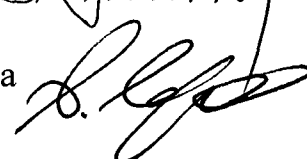
А.В.Касаткевич

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

ПОРЯДОК

полного и сокращенного опробования тормозов пассажирских, грузовых и грузопассажирских поездов на локомотивной тяге

В соответствии с пунктами 133, 144 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

С целью сокращения времени на полное опробование тормозов и исключения самопроизвольного срабатывания тормозов и проведения дополнительного сокращенного опробования тормозов, грузовых и грузопассажирских поездов на локомотивной тяге установить следующий порядок проведения полного и сокращенного опробования тормозов.

«При полном опробовании автоматических тормозов грузовых и грузопассажирских поездов выполняют:

- Осмотр и проверку автосцепного устройства.
- Продувку ТМ локомотива, прицепку локомотива и соединение тормозных магистралей локомотива и состава вагонов.
- Установку измерительного устройства для измерения давления в тормозной магистрали хвостового вагона. Установку БХВ в поездах весом 8300-9000т. (при установке БХВ измерительное устройство не применяется).
- Зарядку тормозной магистрали и замер зарядного давления в тормозной магистрали хвостового вагона. Замер давления в тормозной магистрали хвостового вагона поезда выполнять после полной зарядки тормозной магистрали всего поезда. Показания давления в тормозной магистрали хвостового вагона при поездном положении управляющего органа крана машиниста не должны отличаться более чем:

а) на 0,03 МПа (0,3 кгс/см²) от зарядного давления в кабине машиниста (в голове) при длине поезда до 300 осей;

б) на 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) при длине поезда более 300 до 400 осей включительно;

в) на 0,07 МПа (0,7 кгс/см²) при длине поезда более 400 осей;

- демонтаж измерительного устройства для измерения давления в тормозной магистрали хвостового вагона;

- проверку свободности прохождения сжатого воздуха до хвостового вагона и целостности тормозной магистрали поезда.

Проверку осуществляют по команде осмотрщика вагонов после полной зарядки тормозной сети поезда путем открытия последнего концевого крана хвостового вагона на 8-10 секунд. В поездах весом более 8300т. с БХВ дополнительно после подключения блока БХВ при проверке работы БХВ с кабины машиниста.

- Машинист регистрирует проверку целостности на устройстве (КПД-3П, на ленте скоростемера ЗСЛ-2М) и по загоранию датчика контроля целостности

- По команде осмотрщика вагонов машинист производит отпуск тормозов с постановкой управляющего органа крана машиниста в поездное положение. Хвостовой осмотрщик вагонов или работник, привлекаемый для пробы тормозов согласно приложению №3, производит замер времени отпуска согласно порядку установленного в приложении № 8 к данному Дополнительному указанию.

- машинист совместно с головным осмотрщиком вагонов производит замер плотности тормозной магистрали при поездном положении управляющего органа крана машиниста, до достижения плотности тормозной магистрали поезда удовлетворяющей требованиям пункта 48 таблицы IV.1 приложение 2 «Правил подготовки грузовых и пассажирских вагонов».

На грузовых локомотивах, оборудованных устройством контроля плотности тормозной магистрали, проверку плотности производить по показанию этого устройства.

При поездном положении управляющего органа крана машиниста проверку проводят после отключения компрессоров по достижении в главных резервуарах локомотива предельного давления и последующего снижения этого давления на 0,04-0,05 МПа (0,4-0,5 кгс/см²) с замером времени дальнейшего снижения давления на 0,05 МПа (0,5 кгс/см²).

Для поездов с локомотивами в голове наименьшее допустимое время снижения давления при проверке плотности тормозной магистрали в зависимости от длины состава и объема главных резервуаров локомотивов указано в таблице IV.1 настоящих Правил.

Таблица IV.1

Время снижения давления на 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) в главных резервуарах при проверке плотности тормозной магистрали грузового поезда

Общий объем главных резервуаров локомотива, л	Время, с, при длине состава в осях									
	до 100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-350	351-400	401-450	451-480	481-530
1000	58	40	29	25	23	20	17	15	13	11
1200	69	46	34	29	25	22	20	18	15	13
1500	80	58	46	34	31	26	23	21	17	15
1800	98	69	52	46	38	33	29	26	22	20
2000	104	75	58	52	40	36	32	29	24	22
2500	129	93	71	64	51	45	40	36	30	28
3000	207	138	102	87	75	66	60	51	45	33

Примечания.

1. При проверке плотности тормозной магистрали грузового поезда при зарядном давлении 0,52-0,54 МПа (5,3-5,5 кгс/см²) норму времени указанную в таблице уменьшить на 10%.

2. При работе по системе многих единиц, когда главные резервуары локомотивов соединены в общий объем, указанное время увеличивать пропорционально изменению объемов главных резервуаров.

3. При общем объеме главных резервуаров локомотива, отличном от представленного в таблице, объем принимать по ближайшему наименьшему объему, приведенному в таблице.

4. На каждом локомотиве на видном месте должна быть выписка с указанием общего объема главных резервуаров.

- При достижении плотности тормозной магистрали установленной норме производят проверку действия автоматических тормозов вагонов поезда на торможение. Проверку проводят после снижения давления в тормозной магистрали поезда на 0,06-0,07 МПа (0,6-0,7 кгс/см²) с зарядного давления с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, по истечении 120 секунд (2 минут) для грузовых поездов, у которых все воздухораспределители включены на равнинный режим, и 600 секунд (10 минут) – при воздухораспределителях, включенных на горный режим.

Осмотрщики вагонов обязаны проверить состояние и действие тормозов по всему поезду у каждого вагона и убедиться в их нормальной работе на торможение по выходу штока тормозных цилиндров и прижатию колодок к поверхности катания колес.

- проверку плотности тормозной магистрали поезда в положении управляющего органа крана машиниста, обеспечивающего поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, выполняют замером плотности тормозной магистрали поезда, которая не должна отличаться от плотности при поездном положении управляющего органа крана машиниста более чем на 10 % в сторону уменьшения.

На грузовых локомотивах, оборудованных устройством контроля плотности тормозной магистрали, проверку плотности производить по показанию этого устройства.

- проверку действия автоматических тормозов вагонов поезда на отпуск.

После окончания проверки действия тормозов на торможение и последующий отпуск тормозов поезда установкой управляющего органа крана машиниста в поездное положение, осмотрщики вагонов обязаны проверить отпуск тормозов по всему поезду у каждого вагона и убедиться в их нормальной работе на отпуск по уходу штока тормозных цилиндров и отходу колодок от поверхности катания колес.

В грузовых поездах повышенной длины (длиной более 350 осей) отпуск автотормозов производить постановкой управляющего органа крана машиниста в отпускное положение до получения давления в уравнительном резервуаре на 0,05-0,07 МПа (0,5-0,7 кгс/см²) выше зарядного давления.

Осмотрщики вагонов обязаны проверить отпуск тормозов по всему поезду у каждого вагона и убедиться в их нормальной работе на отпуск по уходу штока тормозных цилиндров и отходу колодок от поверхности катания колес.

При выявлении, не сработавших на отпуск, воздухораспределителей не разрешается выполнять их отпуск вручную до выяснения причин неотпуска. Все выявленные неисправности тормозного оборудования на вагонах должны быть устранены и действие тормозов у этих вагонов вновь проверено.

По окончании полного опробования тормозов выдается «Справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

-В пассажирском поезде первоначально производится проверка ЭПТ затем пневматических тормозов.

Порядок Сокращенного опробования тормозов

Если сокращенное опробование тормозов в поездах выполняется после полного опробования от стационарной установки или локомотива, осмотрщики вагонов и машинист обязаны проверить:

- зарядное давление в магистрали хвостового вагона порядком, установленным как при полном опробовании тормозов;

- целостность тормозной магистрали поезда;

- плотность тормозной сети поезда при нахождении управляющего органа крана машиниста в положении, обеспечивающем поддержание заданного давления в тормозной магистрали;

- плотность тормозной сети поезда после ступени торможения 0,06-0,07 МПа (0,6-0,7 кгс/см²) и перевода управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, с проверкой действия тормозов 2-х хвостовых вагонов с замером времени их отпуска (в пассажирских поездах и при длине грузового поезда менее 100 осей замер времени отпуска тормозов двух хвостовых вагонов не производится).

- отпуск тормозов поезда производить по команде осмотрщика вагонов или работника указанного в приложении №2 настоящего Дополнительного указания с выдержкой поезда в заторможенном положении 2 минуты переводом органа управления крана машиниста в положение повышения давления в тормозной магистрали на 0,03-0,07 МПа (0,3-0,7 кгс/см²) выше зарядного давления.

В грузовых поездах повышенной длины (длиной более 350 осей) отпуск автотормозов производить постановкой управляющего органа крана машиниста в отпускное положение до получения давления в уравнительном резервуаре на 0,05-0,07 МПа (0,5-0,7 кгс/см²) выше зарядного давления.

- По окончании этого опробования машинисту вручается «Справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» как при полном опробовании. Или отметка на оборотной стороне «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» о произведенном опробовании тормозов и перерасчете тормозного нажатия если производилась прицепка, отцепка и выключение или выключение тормоза вагона.

ПОРЯДОК

полного опробования тормозов грузовых и грузопассажирских поездов на локомотивной тяге в «одно лицо».

В соответствие с пунктами 134, 144, пунктом 48 приложения 2
«Правил технического обслуживания подвижного состава»

Установить следующий порядок полного опробования тормозов в одно лицо.

Осмотрщик вагонов или работники, привлекаемые к полному опробованию тормозов – в соответствии с приложением №2 и №3 к данному Дополнительному указанию производят:

1. Осмотр автосцепного устройства головного вагона на его исправность.
2. Дает разрешение машинисту на прицепку поездного локомотива передает машинисту информацию о состоянии поезда (груженный, порожний, наличие в составе поезде специальных вагонов, согласовывают зарядное давление в ТМ поезда и др.).
3. После прицепки локомотива, смены машинистом кабины управления, если машинист работает в одно лицо, по согласованию с машинистом производит продувку тормозной магистрали локомотива и соединяет тормозную магистраль локомотива и состава вагонов (при наличии помощника машиниста на локомотиве данную операцию выполняет помощник машиниста).
4. Во время зарядки тормозной магистрали осмотрщик следует в хвост поезда, контролируя техническое состояние подвижного состава и режимы включения тормозов поезда. В зимнее время выполняет требования приложения №7 настоящего Дополнительного указания.

По прибытию на хвост поезда осмотрщик вагонов или привлекаемый работник согласно приложению №2, 3 к настоящему Дополнительному указанию устанавливает на тормозной рукав измерительное приспособление для замера давления в тормозной магистрали хвостового вагона. При достижении в тормозной магистрали хвостового вагона зарядного давления удовлетворяющего требованиям, Показания давления в тормозной магистрали хвостового вагона при поездном положении управляющего органа крана машиниста не должны отличаться более чем:

- а) на 0,03 МПа (0,3 кгс/см²) от зарядного давления в кабине машиниста (в голове) при длине поезда до 300 осей;
- б) на 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) при длине поезда более 300 до 400 осей включительно;

в) на 0,07 МПа (0,7 кгс/см²) при длине поезда более 400 осей;

5. Снять измерительное устройство и по согласованию с машинистом провести проверку целостности тормозной магистрали открытием концевого крана на 8-10 сек (соблюдая правила безопасности).

6. Машинист фиксирует проверку целостности на устройстве (КПД-3П, на ленте скоростемера ЗСЛ-2М) и по загоранию датчика контроля целостности тормозной магистрали №418.

7. Осмотрщик следует в голову поезда, по другой стороне подвижного состава контролируя состояние подвижного состава и включение режимов тормозов поезда.

8. По прибытию осмотрщика или уполномоченного работника на локомотив машинист производит замер плотности тормозной магистрали в поездном положении управляющего органа крана машиниста. Допускается замер плотности тормозной магистрали поезда машинистом без присутствия осмотрщика вагонов. Осмотрщик вносит данные о плотности тормозной магистрали и времени отпуска хвостовых вагонов в «справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

9. По готовности машинист локомотива по команде осмотрщика вагонов подает звуковой сигнал и производит ступень торможения 0,06-0,07 МПа (0,6-0,7 кгс/см²).

10. Осмотрщик вагонов по истечении 2-х минут производит осмотр заторможенного состава вагонов, следуя по поезду до хвостового вагона. При обнаружении в хвостовой части поезда отпущенных тормозов вагонов (по истечении более 5 минут после проведенного машинистом торможения) по требованию осмотрщика вагонов машинист производит вторую ступень торможения не менее 0,03 МПа (0,3 кгс/см²) и осмотрщик завершает осмотр поезда по торможению.

11. По команде осмотрщика вагонов на отпуск машинист подает звуковой сигнал, производит отпуск тормозов установленным порядком поездным положением управляющего органа крана машиниста. Осмотрщик контролирует отпуск хвостовых вагонов и производит замер времени отпуска тормозных цилиндров двух хвостовых вагонов порядком установленным порядком выхода штока тормозного цилиндра хвостового вагона (приложение 8 к настоящему Дополнительному указанию) Производит осмотр поезда по отпуску тормозов поезда.

12. По прибытию на локомотив заполняет «справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» и выдает машинисту.

13. При отправлении поезда и контролирует состояние подвижного состава.

14. Для снижения времени на полное опробование тормозов допускается привлечение работников других подразделений, имеющих право на

сокращенное опробование тормозов для производства проверки целостности тормозной магистрали и замера времени отпуска хвостовых вагонов.

15. Порядок полного опробования тормозов с привлечением такого работника должен быть прописан в технологическом процессе (технологической карте), станции согласован с руководителем предприятия, чьи работники привлекаются для проверки целостности тормозной магистрали.

16. Все выявленные исправности тормозов должны быть устранены и действие тормозов на вагонах проверено. При невозможности устранения неисправности тормозов допускается отправка вагонов с выключенным тормозом за исключением 2-х хвостовых вагонов и обеспечением требуемого тормозного нажатия не менее указанного в п. 14.2 настоящего приказа до ближайшего ПТО.

Октябрьский
Начальник/дирекции
управления движением



С.А.Дорофеевский

Октябрьский
/ Начальник/дирекции тяги



А.В.Лебедев

Начальник Северо-Западного
филиала АО «ФПК»



А.Ю.Петров

/ Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

**Время наполнения главных резервуаров локомотивов
с 0,68 до 0,78 МПа (с 7,0 до 8,0 кгс/см²)**

Серия локомотива или моторвагонного подвижного состава	Тип компрессора или паровоздушного насоса	Объем главных резервуаров, л	Время наполнения главных резервуаров, с, не более
1	2	3	4
Электровозы			
ВЛ10 (№ 1-18)	КТ6 Эл	1960	45
ВЛ10 (№ 19), ВЛ10У, ВЛ11	КТ6 Эл	1500	30
ВЛ15	КТ6 Эл	2500	50
ВЛ60 (всех индексов)	Э500	1200-1290	45
	КТ6 Эл		27
ВЛ80 (всех индексов), ВЛ82, ВЛ82М	КТ6 Эл	1800	45
ВЛ85	КТ6 Эл	2100	40
ЧС2, ЧС2Т, ЧС4, ЧС4Т	К2	980-1080	35
ЧС6, ЧС200, ЧС7, ЧС8	К3	1010	35
ЭП1М, ЭП1П	ВУ-3,5/10-1450	1020	50
ЭП1 (с №29)	ВУ-3,5/10-750	1020	50
ЭП2К	АКРВ 3,2/10-1000 У2М1	1040	22
ЭП10	ВУ-3,5/10-1450	1000	35
ЭП20	БУРАН-20 («Фейвели Транспорт»)	1020	38*
2ЭС4К, 2ЭС5К	ВУ-3,5/10-1450	2100	50
3ЭС4К, 3ЭС5К	ВУ-3,5/10-1450	3150	75
4ЭС5К	ВУ-3,5/10-1450	4200	100
2ЭС5	W450-Т («Кнорр-Бремзе»)	2100	39* (для каждой секции)
Тепловозы			
ТЭ3, ТЭ7	КТ6	2160	50
2ТЭ10, 2ТЭ10Л	КТ7	2040-2160	50
2ТЭ10В, 2ТЭ10М, 2ТЭ121	КТ7	2040-2160	50
2ТЭ10У, 2ТЭ10УТ	КТ7	2500	63
ТЭП60	КТ6	1030	27
ТЭ10, ТЭП10, М62	КТ7	1020-1110	27
ТЭП70, ТЭП7.БС, ТЭП70У	ПК-5,25А	1060	20
ТЭП75, ТЭП80	ПК-5,25	1060	20
2ТЭ116, 2ТЭ116УП, 2ТЭ116УД	КТ7	2000	38
3ТЭ116У	КТ7	3 000	54
2ТЭ70	ПК-5,25А	1060	20
ЧМЭ2	К2	650	24
ЧМЭ3	К2	1000	35
ТЭМ1, ТЭМ2, ТЭМ2У	КТ6	1000	31
ТЭМ7	ПК-5, 25/9-1450	1020	17
	ПК-5, 25/9-1000	1020	24
ТЭМ7А	ПК-5,25А	1200	15
ТЭМ18, ТЭМ18Д, ТЭМ18ДМ	КТ6 У2	1000	31
ТЭМ18В, ТЭМ18Г	КТ6 У2	1000	31
ТЭМ ТМХ	АКРВ3,2/1000 У2 М1	1000	25
ТЭМ9	ПК-5,25А	1175	21
	АКВ 5,25/1П У2		
ТЭМ9Н	АКВ 6/1Л У2	1100	17

ТЭМ14	ПК-5,25А	1200	15
ТЭМ19	АКРВ3,2/10-1000У2-01 М2	1000	31
ТЭМ31	АКВ 1,7/1 П У2	640	30*/25
ТЭМ33, ТЭМ35	АКРВ 3,2/1000 У2 М1	1000	31
2ТЭ25А, 2ТЭ25КМ	АКРВ 4,5/1 П У2-01 М1	1000	31
2ТЭ25АМ, 2ТЭ25К	АКРВ 4,5/1 П У2-03 М1	1000	31
ГТ1h-001	АКРВ 3,2/10-1000 У2 М1	1800	39
ГТ1h-002	АКРВ 3,2/10-1000 У2 М1	2000	42
Электропоезда			
ЭР2 в/и, ЭР9 в/и	ЭК7Б, ЭК7В	--	60
ЭТ2 в/и, ЭД2Т, ЭД4 в/и, ЭД9 в/и, ЭТ4А	АКВ-0,65 ВКУ-0,6-ЭП ЭК7В 01 М6 ВКУ1/10МД	--	50
АЯ4Д	ВКУ-0,6-ЭП	340	40
Дизель-поезда и рельсовые автобусы			
ДД1	МК135	1000	56
ДР1, ДР1П, ДР1А	ВВ1,75/9	680	41
РА1	LP-100	300	120
РА1, РА2 (до №12)	Элемент силовой установки POWERPACK 6R183TD13H	300	120
РА2 (с №12)	Элемент силовой установки POWERPACK 6H1800R80/83	300	120
ДТ1	ВКУ-0,6-ЭП	--	50
Паровозы			
ФД, ФД ^П	Компаунд-насос	900-920	100
ЛВ, ПЗ6, СО, Э (всех индексов)	Компаунд-насос	1000	110
Л	Компаунд-насос	800	90
С ^У	Компаунд-насос	480	60
СО, Э (всех индексов)	Тандем-насос	1000	190
С ^У	Тандем-насос	480	115

Примечания:

1. Время наполнения главных резервуаров проверять: на электровозах и электропоездах при номинальном напряжении; на тепловозах и дизель-поездах – при работе дизеля на нулевой позиции контроллера; на паровозах – при давлении пара 0,98-1,08 МПа (10-11 кгс/см²). На моторвагонном подвижном составе и локомотивах со схемой тормоза, обеспечивающей автоматическое торможение секции при их саморасцепе – после полной зарядки питательной сети.

2. Время наполнения главных резервуаров на локомотивах указано для одного компрессора.

3. Объем питательной сети (общий объем главных и питательных резервуаров) электропоездов указан для составов из десяти вагонов.

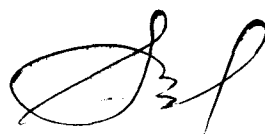
4. Для рельсовых автобусов РА1 и РА2 объем главных резервуаров указан для каждого вагона.

5. При изменении количества секций локомотивов или количества локомотивов, работающих по системе многих единиц, когда главные резервуары соединены в общий объем, указанное время увеличить или уменьшить пропорционально изменению объема главных резервуаров.

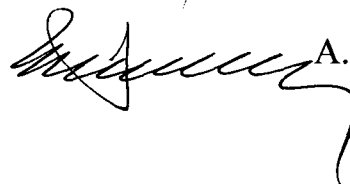
6. * Время наполнения главных резервуаров с включенным блоком осушки и очистки сжатого воздуха

Октябрь 2008 г.
Начальник Дирекции тяги

Октябрь 2008 г.
Начальник моторвагонной дирекции



А.В.Лебедев



А.В.Касаткевич

Параметры регулировки рычажной передачи вагонов и выхода штока тормозного цилиндра на ПТО и ПОТ перед затяжными спусками

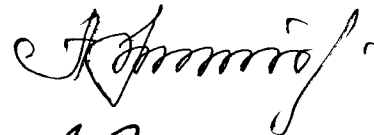
		Размер «А», мм.		Размер «а» не менее, мм.	Выход штока тормозного цилиндра	
		Рычажный привод	Стержн привод		I-я ст. тормож	ПСТ
Грузовые вагоны с симметричным расположением ТРП (полувагоны, крытые, цистерны, платформы), а так же вагоны бункерного типа (хопперы) с несимметричным расположением ТРП, оборудованных авторегуляторами 574 Б и 675.	Композиционные колодки	35-50	-	150	40-80	50-100
	Чугунные колодки	40-60	-	150	40-100	75-125
Восьмиосные цистерны	Композиционные колодки	30-50	-	-	-	-
Грузовые вагоны со стержневым приводом авторегулятора (думпкар, термос на тележках ЦНИИ-ХЗ, автономные рефрижераторные на тележках ЦМВ-Дессау),)	Композиционные колодки	-	140-200	150	40-80	50-100
	Чугунные колодки	-	130-150	150	40-100	75-125
Рефрижераторные секции и вагоны термосы на тележках КВЗ-И2 с рычажным приводом авторегулятора, и на тележках ЦМВ-Дессау со стержневым приводом авторегулятора, в)	Композиционные колодки	25-60	55-145	150	40-80	50-100
	Чугунные колодки	40-75	60-100	150	40-100	75-125
Грузовые вагоны с потележечным торможением с композиционными колодками оборудованные авторегуляторами,	Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 125 мм Авторегулятор 574Б и 675	15-25	-	150	25-65	25 – 65 (75)*
	Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 125 мм Авторегулятор РТРП-300	15-25	-	50	25-65	25 – 65 (75)*
Грузовые вагоны на тележках, оборудованных буксовыми адаптерами с упругими элементами, с потележечным торможением с композиционными колодками оборудованные авторегуляторами,	Тормозной цилиндр диаметром 254 мм и ходом поршня 240 мм Авторегулятор РТРП-300	20-40	-	50	40-80	50-100

			Размер «А», мм.		Размер «а» не менее, мм.	Выход штока тормозного цилиндра	
			Рычажный привод	Стержни привод		І-я ст. тормож	ПСТ
Пассажирские вагоны	42-47 т	Композицион	25-45	140-200	250	80-120	130-160
		Чугунные	50-70	130-150	250	80-120	130-160
	48-52 т	Композицион	25-45	120-160	250	80-120	130-160
		Чугунные	50-70	90-135	250	80-120	130-160
	53-65 т	Композицион	25-45	100-130	250	80-120	130-160
		Чугунные	50-70	90-110	250	80-120	130-160
Габарита Риц - с воздухораспределителями КЕ Эрликон, Дако		Чугунные	-	-	-	50-70	105-115
ВЛ-РИЦ на тележках ТВЗ-ЦНИИ «М»		Композицион	-	-	-	15-30	25-40

Примечания:

1. ПСТ — полное служебное торможение.
2. Выход штока тормозного цилиндра при композиционных колодках на пассажирских вагонах указан с учетом длины хомута (70 мм), установленного на штоке.
3. При регулировании рычажных передач грузовых вагонов на пунктах технического обслуживания (в парке отправления) и пунктах подготовки к перевозкам выход штока тормозных цилиндров устанавливать по минимально допустимому размеру или на 20—25 мм меньше верхнего предела; на вагонах, оборудованных авторегуляторами рычажной передачи, их привод регулируется на поддержание выхода штока на нижнем пределе установленных нормативов.
4. *- для грузовых вагонов на тележках, оборудованных буксовыми адаптерами.
- 5 — рисунки 3.30 из инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (осмотрщику вагонов).

Начальник Северо-Западного филиала АО «ФПК»



А.Ю. Петров

Начальник службы вагонного хозяйства



В.В. Попов

Приложение 17
к Дополнительным указаниям № Окм 246 от 5 мая 2015г.

К пункту 128 « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

Данные эксплуатирующегося на инфраструктуре подвижного состава локомотивов , пассажирских вагонов. электропоездов.

Тип подвижного состава .	Вес	Тормозные оси	Ручные тормоз. оси	Наименьшее тормозное нажатие.	Нагрузка от пассажиров и багажа
	тонн	Шт.	Шт.	т/с	т.с
1	2	3	4	5	6
ВЛ10 (№ 1-18) гр\пор	200	8	4	14\6	
ВЛ15 гр\пор	288	12	4	14\6	
ВЛ80 (всех индексов),	192	8	4	14\6	
ЧС2Т, скор.\ менее 60	128	6	2	16\12	-
ЧС4, ЧС4Т	126	6	2	16\12	-
ЧС6, ЧС200,	156	8	2	16\12	-
ЧС6,	164	8	2	16\12	-
ЭП1М, ЭП1П скор.\ менее 60	135	6	2	18\14	-
ЭП2К	135	6	2	18\14	-
ЭП10	135	6	2	18\14	-
ЭП20	135	6	2	18\14	-
2ЭС4К	192	8	2	14\6	-
Тепловозы					
2ТЭ10 гр\пор	258	12	4	11.5	-
2ТЭ10В, 2ТЭ10М, 2ТЭ121 2ТЭ10Л гр\пор	276	12	4	12\5	-
ТЭП60 гр\пор	129	6	2	12\5	-
ТЭ10, ТЭП10,	129	6	2	11.5	-
2М62 гр\пор	240	12	4	12\5	
3М62у гр\пор	378	18	6	12\5	
ТЭП70, ТЭП70У	136	6	2		-
2ТЭ116, 2ТЭ116УП, 2ТЭ116УД гр\пор	276	12	4	12\5	
Пассажирские вагоны с колодочным тормозом					
почтовый	45-47	4	4	9.0	Вес багажа по документам
багажный	45-47	4	4	9.0	Вес багажа по документам
ЦМВ с тарой более	53	4	4	10	6
ЦМВ с тарой и длиной 20,2м. и менее	48-53	4	4	9	4
ЦМВ с тарой	42-48	4		8	
ЦМВ габарита РИЦ с тормозом КЕ		4		10 15	2

ЦМВ остальные				6.5	
Пассажирские вагоны с дисковым тормозом					
модель 61-4170 (48 мест)		4	2	13	5
модель 61-4188 (38 мест)		4	2	13	4
модель 61-4189		4	2	13	3
Модель 61-4192 (68 мест)		4	2	13	7
Модель 61-4170, 61-4188, 61-4189, 61-4192 магниторельсовый (Невский экспресс)		4	1	13 13 13 13 + 8 (21)	По справке предоставляемой ВЧ-1,8
Пассажирские вагоны с дисковым тормозом Двухэтажные					
модель 61-4465 4-х местное купе	67.5	4	2	12тс до 120км час 15тс до 160км час	6.5
Модель 61-4472 2-х местные купе	68.0	4	2	12тс до 120км час 15тс до 160км час	3.0
Модель 61-4473 штабной	66.0	4	2	12тс до 120км час 15тс до 160км час	5.0
Вагон ресторан		4	2	12тс до 120км час 15тс до 160км час	5.5
Электропоезда					
Эр2т секция	54	4	2		
моторный	53.7	4	2		
прицепной	65.8	4	2		

Определение веса пассажирских вагонов

Тару пассажирских вагонов осмотрщик определяет по данным, нанесенным на кузов или швеллер вагонов, а нагрузку от пассажиров, ручной клади и снаряжения принимает в соответствии с распоряжением №2499р от 20.12.06г. Вице-президента ОАО «РЖД» Акулова М.П.

Примечание:

Единое наименьшее тормозное нажатие в пересчете на чугунные тормозные колодки на 100 тс веса пассажирского поезда для скорости движения до 200 км/час включительно (электропневматические тормоза, композиционные накладки) – 120 тс.

Олег Брычков
Начальник дирекции тяги

Начальник службы вагонного хозяйства

А.В. Лебедев
А.В. Лебедев
В.В. Попов
В.В. Попов

К пункту 117 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

«Порядок подготовки отправления поездов с выключенным тормозом и вагонов пролетной тормозной магистралью»

Установить следующий порядок подготовки и отправления вагонов с выключенным тормозом пролетной магистралью и разрядными грузами.

1. С выключенными тормозами должны следовать вагоны, в накладной на которых имеется штамп красного цвета "Выключить тормоз" (п. 3.3.5. «Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам », утвержденном на 15 заседании совета по железнодорожному транспорту 05.04.1996 г.).

2. Перед подачей вагонов под погрузку этих вагонов осмотрщик вагонов обязан: Перекрыть разобщительный кран, закрепить его в таком положении проволокой и опломбировать. О результатах осмотра вагонов с опасными грузами 1 класса старший осмотрщик смены докладывает дежурному по станции с последующей росписью в журнале формы ВУ-14 «Для служебного пользования». В этой книге указываются дополнительные данные о включении или выключении автотормозов, типе тормозных колодок, а также о дате и месте последнего периодического ремонта, эти данные заверяются подписью.

3. Грузовые поезда, в составе которых находится специальный подвижной состав с пролетной магистралью или вагоны с опасными грузами, разрешается отправлять с выключенными автоматическими тормозами у этих вагонов. При этом в грузовых поездах количество вагонов с выключенными тормозами или пролетной магистралью в одной группе вагонов не должно превышать 8 осей, а в хвосте поезда перед последними двумя тормозными вагонами – не более 4 осей. Последние 2 вагона в поезде должны быть с включенными действующими автоматическими тормозами.

/Начальник службы вагонного хозяйства



В.В.Попов

К пункту 17. приложение 2 « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава».

Установить следующую технологию подготовки и опробования тормозов в поездах весом более 8300 т с применением систем управления тормозов по радиоканалу.

1. Общие положения

1.1. Настоящая Технология по организации подготовки технического обслуживания и опробования тормозов грузовых поездов с применением систем управления тормозов по радиоканалу (СУТП). (далее Технология) устанавливает, порядок действия осмотрщиков вагонов, обслуживающих эти поезда.

1.2. Технология разработана, в соответствии с требованиями «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» железных дорог Российской Федерации утвержденных приказом Министерства транспорта РФ № 151 от 06.06.2014г, «Инструкции по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 28.08.2012года, «Инструкции по эксплуатации системы управления тормозами поездов повышенного веса и длины» (СУТП) от 21 августа 2007г, утверждённой вице-президентом ОАО «РЖД» Гапановичем В.А., инструкции. «По организации обращения грузовых поездов повышенного веса и длины на Октябрьской ж.д. утвержденной приказом Начальника Октябрьской ж.д. №618 от 07.11.2014г.

2. Порядок формирования и требования, предъявляемые к составу поезда весом до 9000 тонн

2.1. Формирование поездов весом до 9000 тонн должно производиться из однородного по загрузке подвижного состава в соответствии с требованиями указанными в инструкции. «По организации обращения грузовых поездов повышенного веса и длины на Октябрьской ж.д. утвержденной приказом Начальника Октябрьской ж.д. №618 от 07.11.2014г.

2.2. Порядок включения, опробования, обслуживания автотормозов грузовых поездов весом до 9000 тонн и управление ими в пути следования производятся в соответствии с приложением 2,3 « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом министерства транспорта России 06.06.2014г. № 151, с дополнениям к отдельным пунктам « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» настоящего дополнения к правилам.

3.4. Необходимое количество ручных тормозов и тормозных башмаков для удержания на месте поезда весом до 9000 тонн в случае неисправности автотормозов устанавливается местными инструкциями в зависимости от крутизны спуска в соответствии таблицей III.4 приложение 2 «Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» железных дорог Российской Федерации, утвержденной приказом министерства транспорта России 06.06.2014г.

3.5. Зарядное давление в тормозной магистрали поезда должно соответствовать параметрам 5.3-5.5 кгс/см², а в тормозной магистрали хвостового вагона после окончания зарядки тормозной сети давление должно быть не менее 4,7 кгс/см².

4. Порядок действий работников технического обслуживании поездов весом от 8300 до 9000 тонн

4.1. Техническое обслуживание транзитного поезда весом до 8300-9000 тонн, опробование автотормозов и отправление производится на специально выделенных путях станции Бабаево, Гатчина.

4.2. Дежурный по станции после получения распоряжения от диспетчера, за 3 часа информирует оператора ПТО о формировании, прибытии транзитного поезда и техническом обслуживании поезда весом до 9000 тонн. Оператор передает эту информацию сменному мастеру и старшему осмотрику-ремонтнику вагонов.

4.3. В пути следования поездов повышенного веса и длины, их прием для смены локомотива и локомотивных бригад, опробование автотормозов, смена БХВ и аккумуляторных батарей и отправление осуществляется на следующих станциях:

- Бабаево (смена локомотива, смена БХВ, полное, сокращенное опробование тормозов, поверка БХВ, возврат БХВ на Северную ж.д.);

- Гатчина, (смена локомотива, смена аккумуляторной батареи БХВ при падении напряжения батареи менее 10.0В, смена БХВ при неисправности, съём БХВ с поезда и отправка на ст Бабаево, передача возвращаемых на локомотивах БХВ с ст Лужская на локомотивы назначения ст Бабаево полное, сокращенное опробование тормозов).

- Лужская (конец маршрута, съём БХВ отправка БХВ на ст. Бабаево, Гатчину.)

- Волховстрой (внеграфиковая смена локомотива при неисправности СУТП, Смена БХВ при неисправности, смена аккумуляторной батареи БХВ при падении напряжения батареи менее 10.0В. Полное или сокращенное опробование тормозов.

4.4. Техническое обслуживание состава поезда весом до 9000 тонн проводят работники комплексных бригад ПТО со стажем работы в должности не менее одного года.

4.5. БХВ должен храниться в специально отведенном помещении, удовлетворяющем требованиям ТУ на устройство, где располагаются также зарядные устройства для АКБ и контрольный стенд для проверки работы блока

с подключением к сжатому воздуху. АКБ блока хранятся отдельно от блока с возможностью подключения к зарядному устройству. За состояние АКБ, хранение, исправное состояние и укомплектованность БХВ отвечает работник ПТО, назначенный приказом начальника вагонного депо (далее – ответственный работник).

4.5.1. Количество комплектов БХВ закрепленных за ПТО для их хранения и технического обслуживания должно на 25 % превышать среднее количество поездов повышенного веса и длины, формируемых на данной станции.

4.5.2 На ПОТ Бабаево организован участок по поверке БХВ, установлен стенд СИП-В для тестирования БХВ и считывания информации с регистрирующего устройства БХВ. Доступ к стенду СИП-В осуществляется только лицами прошедшими специальное обучение и допущенными приказом начальника вагонного депо.

4.5.3 Приказом начальника депо на ПОТ Бабаево должно быть организовано рабочее место, оборудованное АРМ с программой для расшифровки показаний СУТП и БХВ, назначено ответственное лицо, на которое возложен: Учет БХВ, контроль над их проследованием и возвратом с ПОТ. Гатчина, ПТО Лужская и Волховстрой, контроль над сроками поверки, вопросы организации ремонта БХВ в сервисной организации, расшифровки показаний БХВ в нештатных ситуациях. Пересылается БХВ в локомотиве в вертикальном положении закрепленном от падений или закрепленном на автосцепке локомотива с сопроводительным актом установленной формы.

4.5.4 На ПОТ Гатчина, ПТО Волховстрой должен находится комплект исправных и поверенных блоков БХВ, зарядные устройства для зарядки аккумуляторных батарей и нагрузочные вилки для поверки заряженных аккумуляторных батарей не менее 1 комплекта. Срок действия поверки блока БХВ не более 30 дней с момента поверки. Пересылается БХВ в локомотиве, в вертикальном положении, закрепленном от падений или закрепленном на автосцепке локомотива, с сопроводительным актом приемки-передачи установленной формы и отметкой в системе Гид-Урал о перевозке БХВ (БХВ№0001).

4.5.5 На ПОТ Бабаево, ПТО Волховстрой, ПОТ Гатчина, ПТО Лужская в сменах должны быть назначены ответственные обученные лица по работе с блоком БХВ, включая, учет, сохранность и техническое обслуживание.

4.5.6 Ремонт БХВ осуществляется только специалистами сервисного центра по обслуживанию данных устройств. Категорически запрещается производить самостоятельно разборку и ремонт БХВ. Работнику ПТО, ответственному за хранение, разрешается обслуживание и замена вышедшей из строя аккумуляторной батареи и доукомплектование крепежными деталями в случае выхода их из строя, для чего на ПТО должен иметься технологический запас аккумуляторных батарей и крепежных деталей.

4.5.7. Для проведения метрологической поверки, регламентных работ, и внеплановых ремонтов БХВ в сервисный центр направляется специальная заявка.

4.5.8 На ПОТ Бабаево, Гатчина, ПТО Волховстрой, Лужская должен быть создан технологический запас специального инструмента, применяемого

для установки БХВ на вагон. Количество специального инструмента должно на 10% превышать количество неснижаемого запаса БХВ.

4.5.9. Перед установкой на хвостовой вагон БХВ осмотрщик вагонов, имеющий допуск к работе с БХВ, получает его у ответственного работника. При получении осмотрщик вагонов должен убедиться в укомплектованности и исправном состоянии БХВ по записи в журнале учета работы о результатах тестирования БХВ на стенде СИП-В, о дате зарядки аккумуляторной батареи (далее - АКБ). Факт получения регистрируется в специальном журнале с росписью осмотрщика вагонов и ответственного работника.

4.5.10. Транспортировка БХВ, в выключенном состоянии, от места хранения до состава поезда производится осмотрщиком вагонов с помощью наплечного ремня, который снимается перед установкой блока на автосцепку. Категорически запрещается подвергать механическим воздействиям антенну БХВ при транспортировке. При транспортировке не допускать попадания снега, воды и грязи во фланец для подключения соединительного рукава вагона. Транспортировка и установка БХВ должна осуществляться только в вертикальном положении во избежание вытекания электролита из АКБ.

4.5.11. Аккумуляторная батарея перед ее установкой в блок БХВ, выдаваемый под поезд, должна быть заряжена и проверена в соответствии с технологической картой.

4.6. В парке отправления

4.6.1. Установка БХВ на поезд осуществляется по команде оператора ПТО после получения им информации от ДСП или ДНЦ о формировании поезда повышенного веса и длины и прицепки локомотива. По прибытии поезда, по заявке старшего осмотрщика вагонов ПОТ(оператора ПОТ), дежурный по станции вводит пометку в систему ГИД с указанием номера БХВ на поезде, при возвращении БХВ на станцию отправления снимает отметку.

4.6.2. Перед установкой на автосцепку осмотрщик вагонов включает питание БХВ и контролирует подачу питания по включению сигнальной лампы в контрольном окне на верхней крышке блока. БХВ устанавливается на корпус свободной автосцепки хвостового вагона осмотрщиком вагонов и закрепляется специальными болтами при помощи специального инструмента. При установке осмотрщик вагонов должен убедиться в надежности крепления БХВ и в равномерной затяжке болтов.

4.6.3. После закрепления БХВ, осмотрщик вагонов должен:

- связаться по носимой радиостанции с головным осмотрщиком вагонов и сообщить машинисту номер установленного БХВ (нанесен на корпусе блока);
- получить от машиниста подтверждение установления связи локомотивного устройства СУТП с БХВ;
- произвести продувку тормозной магистрали поезда открытием концевого крана хвостового вагона на 8-10 сек. для удаления конденсата;
- соединить тормозную магистраль поезда и БХВ посредством соединительного рукава хвостового вагона;

- замкнуть фиксатор, проверить надежность соединения, открыть концевой кран хвостового вагона;

- проверить отсутствие утечки воздуха в месте подключения соединительного рукава к блоку и из выпускного канала на корпусе БХВ.

4.6.4. Осмотрщик вагонов, должен запросить у осмотрщика вагонов в голове поезда подтверждение появления на дисплее блока индикации и ввода данных (далее – БИВ) показаний давления в хвосте поезда.

Произвести полное опробование тормозов. В случае ранее произведенного полного опробования тормозов от стационарной установки, произвести сокращенное опробование тормозов согласно с приложение 2 « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного состава» железных дорог Российской Федерации и порядком предусмотренным в приложении № 14 настоящего дополнения.

После зарядки тормозной сети проверить действие БХВ при выполнении ступени торможения с локомотива по команде осмотрщика вагонов с головы:

- убедиться в срабатывании БХВ по кратковременному выпуску воздуха (не более 10 сек.) из выпускного отверстия на корпусе;

- убедиться в срабатывании тормозов по выходу штоков тормозных цилиндров у пяти хвостовых вагонов;

- убедиться после срабатывания тормозов в прекращении выпуска воздуха;

- сообщить по носимой радиостанции главному осмотрщику вагонов о срабатывании тормозов;

- доложить оператору парка об установке и нормальной работе БХВ.

4.6.5. При оформлении «справки об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии». Главной осмотрщик вагонов делает отметку о готовности СУТП к работе с указанием номера установленного БХВ с росписью машиниста.

4.7. На промежуточных станциях

4.7.1. По прибытию поезда на станцию, где предусмотрено проведение опробования тормозов, осмотрщик вагонов перед его началом должен осмотреть БХВ, установленный на хвостовом вагоне, по внешним признакам убедиться в его комплектности, отсутствии видимых повреждений. По окончании опробования осмотрщик вагонов должен сделать отметку в справке « об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии».

На станциях, где не предусмотрена должность осмотрщика вагонов, действия данного пункта настоящей инструкции производят работники, обученные выполнению операций по опробованию тормозов и получившие допуск к работе с БХВ.

4.7.2. В случае выявления разукomплектования или неисправности, БХВ должен быть демонтирован с отметкой в «справке об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии» и росписью в ней работника производившего демонтаж. После чего производится отцепка вагонов до установленной весовой нормы не более 8300т и опробование тормозов в соответствии с требованиями с приложением 2 « Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами подвижного

состава» железных дорог Российской Федерации. БХВ далее пересылается в локомотиве в вертикальном положении закрепленном от падений или закрепленном на автосцепке локомотива.

4.7.3. При отцепке одного или группы вагонов путем проведения маневров с хвоста поезда осмотрщик вагонов должен перекрыть концевой кран хвостового вагона, отсоединить соединительный рукав от БХВ и отключить питание тумблером на его задней панели. После отключения питания БХВ маневровые работы производятся согласно п. 11.11 Инструкции № ЦД-790. По окончании маневровых работ подсоединение БХВ к тормозной магистрали поезда производит только осмотрщик вагонов или работник, определенный п. 4.10.2. настоящей Технологии.

4.7.4. В случае отцепки в текущий ремонт хвостового вагона или замене его автосцепки, БХВ демонтируются с данного вагона и устанавливаются либо на вагон, который будет являться хвостовым, либо на вновь установленную автосцепку хвостового вагона.

4.8. В парке прибытия

4.8.1. Убедиться в комплектности БХВ, отсутствии видимых повреждений, перекрыть концевой кран хвостового вагона, отсоединить соединительный рукав от БХВ, выключить питание БХВ, демонтировать его при помощи специального инструмента.

4.8.2. Доставить БХВ в кладовую ПТО для хранения и зарядки батарей.

4.8.3. Демонтированный с вагона БХВ осмотрщик вагонов сдает ответственному работнику, который должен убедиться в комплектности и исправном состоянии блока. Факт получения БХВ регистрируется в специальном журнале. Полученный БХВ должен быть протестирован ответственным работником на стенде СИП-В, а АКБ с него – установлена на зарядку.

4.8.3. В случае выявления неисправности или некомплектности блока при сдаче составляется акт.

Акт подписывается принимающим и сдающим работниками, а утверждается начальником вагонного депо или одним из его заместителей.

4.9.4. Возврат демонтированного БХВ на станцию формирования поезда осуществляется на локомотиве в вертикальном положении и закрепленном от падения или закрепленном на автосцепке локомотива назначением на станцию(Бабаево, Гатчина) с сопроводительным актом приемки передачи установленной формы. Ответственный работник ПТО пункта отправки блока БХВ сообщает ответственному работнику пункта назначения номер отправленного блока БХВ, поезда дату и время отправления поезда.

Старший осмотрщик вагонов (Оператор)ПОТ,ПТО, делает заявку дежурному по станции отправления на ввод пометки в систему ГИД с указанием номера блока на поезде, с которым следует блок БХВ на ст Бабаево, Гатчина, Лужская.

4.13. При нестандартных ситуациях

4.13.1. Считывание и расшифровка информации с регистрирующего устройства БХВ производится в случаях:

- остановки поезда на перегоне из-за неисправности вагонов или локомотива, а также сбоев в работе СУТП;
- нарушения безопасности движения, возникшего в процессе следования поезда на участке, где на него был установлен БХВ.

4.13.2. При выявлении в поезде весом 9000 тонн вагона с неисправной буксой системой КТСМ и прибытия его на станцию, осмотрщик вагонов должен произвести осмотр буксового узла и дать заключение на возможность дальнейшего следования вагона в составе поезда или требование отцепки вагона (ов). В случае отсутствия на станции осмотрщика вагонов, осмотр буксового узла производит машинист поезда.

4.13.3. При выявлении в поезде неисправной буксы системой КТСМ и получении сообщения «Тревога-2», решение о порядке вывода поезда с перегона на станцию принимает должностное лицо, проводившее осмотр буксы.

4.13.4. В случае срабатывания УКСПС, на станции поезд осматривает должностное лицо, ответственное за производство технического обслуживания на данной станции, по результатам осмотра принимается решение о дальнейшем следовании поезда до пункта технического осмотра вагонов, где состав поезда должен быть осмотрен работниками вагонного хозяйства.

Начальник службы
вагонного хозяйства

 Попов В.В.