















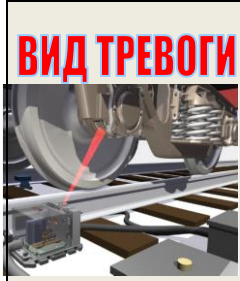
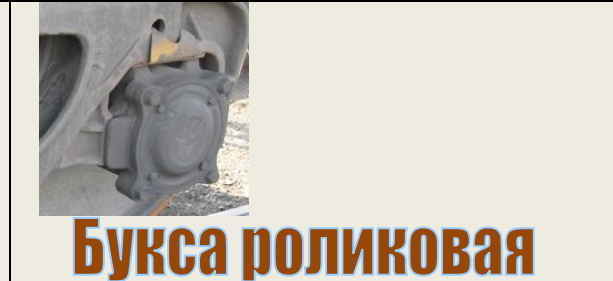

При обнаружении ползуна(выбоины) у локомотива, МВПС и вагона

Колесная пара	Глубина ползуна, мм	Допускаемая скорость следования, км/ч, не более
	От 1 до 2	15
	Свыше 2 до 4	10
	Свыше 4	10*
  не моторный 	От 1 до 2	 $V \leq 100 \text{ км/ч}$ 
		 $V \leq 70 \text{ км/ч}$
	Свыше 2 до 6	15
	Свыше 6 до 12	10
	Свыше 12	10*

*При этом качение колесных пар по рельсам не допускается, колёсная пара вывешивается на специальном приспособлении или на ТБ. Транспортироваться до места замены колесной пары ТПС должен в одиночном следовании, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа двигателей) поврежденных колесных пар должны быть отключены, скорость следования не более 10 км/час до первой стрелки. Следование по стрелкам со скоростью не более 1-2 км/час в присутствии бригадира пути и начальника станции, при этом тормозные башмаки должны быть убраны.

Для определения глубины ползуна пользоваться таблицей:

Диаметр колес по кругу катания	Глубина ползуна												
	0,5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Электровозы, тепловозы с нагрузкой не менее 25 т.с на ось  1250	50	71	100	122	141	158	173	186	199	211	223	233	244
ТЭП70  1220	49	70	99	121	139	156	171	184	197	209	220	231	241
Тепловозы старых выпусков 1050    	46	65	92	112	129	145	158	171	183	194	204	214	223
 вагоны 950	44	62	87	107	123	137	151	162	174	184	194	203	212

		
Тревога-0 Диагностический уровень нагрева	Разрешается следовать с установленной скоростью. В пути следования наблюдаем за состоянием подвижной единицы (вагона).	Разрешается следовать с установленной скоростью. В пути следования наблюдаем за состоянием подвижной единицы (вагона).
Тревога-1 Предварительный уровень нагрева С остановкой на станции, выходной перекрывается. С остановкой перед входным запрещающим станцией. В случае не получения ответа от машиниста после 3 ^х сообщений ДСП перекрывает входной. С остановкой на переезде по команде ДСП.	После проследования хвостом поезда напольных устройств КТСМ снизить скорость до 20 км/ч служебным торможением и ожидать информацию о типе буксового узла от ДСП. Следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом. Если букса роликового типа или у ДСП нет информации о типе буксового узла, то прибыть на станцию с остановкой для осмотра неисправного вагона. При отсутствии на станции осмотрщика вагонов, машинист лично производит осмотр указанных неисправных подвижных единиц. (Осмотр пассажирского поезда машинист производит совместно с начальником поезда. Не позднее 15 минут после остановки произвести осмотр. При обнаружении неисправности машинист (начальник пассажирского поезда) устраняет неисправность если это возможно). Если нагрев не обнаружен: осмотреть по два смежных вагона с обеих сторон, если ничего не выявлено то по согласованию с ДНЦ следовать с установленной скоростью до ближайшего ПТО (пункта смены локомотива, бригады). Где по прибытии машинист обязан по радиостанции заявить об осмотре состава работниками вагонного хозяйства. Нагрев обнаружен: необходимо вызвать ОСМОТРИЩИКА для выдачи заключения для дальнейшего следования вагона. P.S. На длинных перегонах производим остановку как при "Тревога-2" после получения команды от ДСП на остановку для осмотра.	После проследования хвостом поезда напольных устройств КТСМ снизить скорость до 20 км/ч и ожидать информацию о типе буксового узла от ДСП. Если у ДСП нет информации о типе буксового узла, то прибыть на станцию с остановкой для осмотра неисправного вагона. ДЛЯ БУКСОВЫХ УЗЛОВ КАССЕТНОГО (АДАПТЕРНОГО) ТИПА: 1. НАГРЕВ ДО 80 градусов Цельсия: поезд может следовать без остановки до ПТО. В случае 3-х кратного подряд показания ТРЕВОГА-1 (нагрев в 3-х подряд случаях менее 80 градусов, при этом если температура нагрева растет в 3-х случаях) производится остановка поезда на станции, с последующим осмотром ОСМОТРИЩИКОМ ВАГОНОВ. Если после осмотра осмотрщиком выявлен один из браковочных признаков - вагон отцепляется. Если после осмотра осмотрщиком вагонов не выявлены браковочные признаки, то вагон может следовать до следующего ПТО с установленной скоростью НЕ ЗАВИСИМО от дальнейших показаний ТРЕВОГА-1 с температурой нагрева МЕНЕЕ 80 градусов. 2. НАГРЕВ СВЫШЕ 80 градусов Цельсия: действовать как при ТРЕВОГА-1 с буксовым узлом роликового типа.
Тревога-2 Аварийный уровень нагрева С остановкой перед входным станцией, выходной перекрывается. В случае не получения ответа от машиниста после 3 ^х сообщений ДСП перекрывает входной. Остановка на перегоне	После проследования хвостом поезда напольных устройств КТСМ необходимо незамедлительно остановиться на перегоне с применением служебного торможения. Сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне. Машинист лично производит осмотр указанных неисправных подвижных единиц. (В случае остановки пассажирского поезда машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним осмотреть неисправные подвижные единицы. В зависимости от состояния узлов вагонов начальник поезда принимает решение о возможности следования неисправных вагонов с поездом или необходимости затребовать у ДСП к поезду работников вагонного хозяйства, о чем сообщает машинисту поезда. Машинист поезда условия о дальнейшем следовании докладывает ДСП, ДНЦ). Не позднее 15 минут после остановки произвести осмотр неисправного буксового узла: 1. Если при осмотре обнаружены явные внешние признаки разрушения буксового узла: машинист должен доложить об этом ДСП, который вызывает к поезду работника вагонного хозяйства для определения возможности дальнейшего следования неисправного вагона. 2. Если в результате осмотра установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ НЕ ВЫЯВЛЕНА: разрешается продолжить движение до станции со скоростью не более 20 км/ч, о чем необходимо доложить ДСП и вызвать на эту станцию работников вагонного хозяйства для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. Прибывая на станцию в кривых контролировать из кабины состояние поезда. Осмотр поезда на станции и принятие решения о дальнейшем следовании производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинистом поезда.	После проследования хвостом поезда напольных устройств КТСМ необходимо остановиться на перегоне. Сообщить об этом машинистам поездов находящимся на перегоне. Произвести осмотр неисправного буксового узла: 1. Если при осмотре обнаружены явные внешние признаки разрушения буксового узла: машинист должен доложить об этом ДСП, который вызывает к поезду работника вагонного хозяйства для определения возможности дальнейшего следования неисправного вагона. 2. Если в результате осмотра установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ НЕ ВЫЯВЛЕНА: разрешается продолжить движение до станции со скоростью не более 20 км/ч, о чем необходимо доложить ДСП и вызвать на эту станцию работников вагонного хозяйства для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. Прибывая на станцию в кривых контролировать из кабины состояние поезда. Осмотр поезда на станции и принятие решения о дальнейшем следовании производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинистом поезда. В СЛУЧАЯХ ПОВТОРЕНИЯ ТРЕВОЖНЫХ ПОКАЗАНИЙ С УРОВНЕМ "ТРЕВОГА-2", ВАГОН ОТЦЕПЛЯЕТСЯ НА БЛИЖАЙШЕЙ СТАНЦИИ!

*Примечание. Если произошла повторная выдача информации о Тревоге-1 (2), то решение о дальнейшем движении поезда принимается осмотрщиком вагонов!

Во всех случаях Тревога-1 (2), составляем акт с работниками вагонного хозяйства.