



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ

КУЙБЫШЕВСКАЯ ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ

**ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ
ДЕПО
АБДУЛИНО
ПРИКАЗ**

« ____ » _____ № _____

Об особенностях управления автотормозами в зимних условиях

В целях обеспечения устойчивой работы автотормозного оборудования в зимний период 2020/2021 г. п р и к а з ы в а ю :

1. Для нормальной и бесперебойной работы автотормозного оборудования на локомотивах и вагонах и другом подвижном составе установить порядок управления автотормозами в зимний период времени с 01.11.2020г до 01.04.2021 г.

2. Места проверки действия автотормозов грузовых поездов в пути следования в зимнее время до получения тормозного эффекта (на 10км/ч или 4-6 км/ч с грузовым порожним поездом):

Участок Абдулино – Сызрань – Абдулино таблица № 1.

Участок Кинель – Безенчук – Кинель (Южный ход) таблица № 2.

Участок Абдулино- Кропачево - Абдулино таблица №3

Сызрань - Абдулино (Главный ход). Четное направление.

Таблица №1

Перегоны	Проверка действия тормозов.		
	Километр пикет.	V, км/час	Тормозной путь ,м
Сызрань-Октябрьск (формирование ст.Сызрань Центральный парк)	967км 5пк	50	500
Сызрань-Октябрьск (формирование ст.Сызрань Южный парк)	967км 5пк	40	450
Обшаровка – Мыльная (форм ст.Октябрьск и стоянки по ст.Октябрьск более 30 мин)	1002км пк8	70	550
Октябрьск –Правая Волга (передачи, сплотка, резервом)	981км 10 пк	50	280
Безымянка – Алексеевская (дополнительная проба)	1114-1128км	не менее 50	640

Электронная подпись. Подписал: Лебедев Д.С.
№КБШ ТЧЭ17-1055 от 26.10.2020

Кинель- Тургеневка (формиру ст.Кинель или после стоянки более -30 мин)	1146км 2пк	60	500
Подбельская - Похвистнево (дополнительная проба)	1236-1254км	не менее 50	500
Филипповка –Сарай Гир(обязательная проба)	благоприятный профиль	не менее 50	600
Абдулино-Сызрань (Главный ход). Нечетное направление			
Сарай Гир –Филипповка	1345км 3 пк	50	730
Филипповка -Асекеево	1325км 5 пк	60	800
Участок Бугуруслан – Подбельская (дополнительная проба)	1266-1236км	не менее 50	550
Тургеневка –Кинель	благоприятный профиль	не менее 50	500
Кинель-Алексеевская (формирование ст.Кинель и после стоянки более -30 мин)	1131/1пк	60	430
Участок Мыльная –Правая Волга (дополнительная проба)	1001-987км	не менее 50	640

Кинель - Октябрьск (Южный ход). Нечетное направление.

Таблица №2

Перегоны	Проверка действия тормозов.		
	Километр пикет.	V, км/час	Тормозной путь
Кинель-Вставка.6	1134км 5пк	60	410
Вставка. 3 - Вставка. 2 при безостановочном пропуске	1072-1069км	не менее 50	640
после стоянки более 30 минут (Вставка4-3) Вставка №3 - Вставка №2	1072км пк 6	50	640
Участок Мыльная –Правая Волга (дополнительная проба)	1001-987 км	не менее 50	600
Сызрань-Октябрьск - Кинель (Южный ход). Четное направление.			
Сызрань-Октябрьск (формирование ст.Сызрань Центральный парк)	967км 5пк	50	500
Сызрань-Октябрьск (формирование ст.Сызрань Южный парк)	967км 5пк	40	450
Обшаровка – Мыльная (формирование Октябрьск ,стоянка более 30 мин)	1002км 8пк	70	550
(Вставка. 4 - Вставка. 5) (дополнител. проба)	1103-1104	не менее 50	600

Сызрань - Абдулино (Главный ход). Четное направление.

С четными поездами станции формирования: Сызрань-1 Центральный парк проверку действия автотормозов производить на 967км 5пк при скорости 50 км/ч.

Сызрань Южный парк проверку действия автотормозов производить на 967км 5 пк при скорости 40 км/ч.

При безостановочном пропуске по ст. Октябрьск и стоянке по ст.Октябрьск менее 30 минут в четном направлении пробу автотормозов на перегоне Обшаровка – Мыльная на 1002 км 8 пк не производить.

С четными поездами станции формирования Октябрьск проверку действия автотормозов производить на 1002км пк 8 с грузовыми при скорости 70 км/ч.

-при отправлении со ст.Октябрьск одиночных локомотивов, сплотов локомотив, передаточный вид движения проверку автотормозов производить на 981км 10 пк, со снижением скорости на 10 км/ч, проба автотормозов на 1002км 8пк не требуется.

-участок Безымянка – Алексеевская 1114км-1128км дополнительная проверка тормозов при скорости не менее 50 км/ч.

-при безостановочном пропуске и стоянки по ст. Кинель менее 30 минут в четном направлении проверку автотормозов на перегоне Кинель-Тургеневка 1146 км 2 пк не производить.

-перегон Подбельская-Похвистнево 1236км-1254км дополнительная проверка автотормозов при скорости не менее 50км/ч.

-перегон Филипповка-Сарай Гир проверка действия тормозов производится со скоростью не менее 50 км/ч на благоприятном профиле пути.

Абдулино-Сызрань (Главный ход). Четное направление.

Перегон Сарай Гир–Филипповка произвести проверку автотормозов на эффективность - 1345 км 3 пк , при скорости 50км/ч.

-перегон Филипповка-Асекеево произвести проверку автотормозов на 1325км 5 пк при скорости 60км/ч.

-участок Бугуруслан – Подбельская на 1266-1236км при скорости не менее 50 км/ч.

-перегон Тургеневка – Кинель на любом благоприятном профиле при скорости не менее 50 км/ч.

- при безостановочном пропуске и стоянки менее 30 минут по ст.Кинель, в нечетном направлении пробу автотормозов на перегоне Кинель -Алексеевка на 1131км 1 пк и Кинель – Вставка № 6 на 1134км 5пк не производить;

- при безостановочном пропуске по Вставке 4- 3произвести проверку автотормозов на 1072-1069км со скоростью не менее 50км\ч.

-участок Мыльная–Правая Волга 1001-987км нечетное направление, при скорости не менее 50 км/ч.

Абдулино-Кропачево. Четное направление.

Таблица №3

Перегоны	Проверка действия тормозов.		
	Километр пикет.	V, км/час	Тормозной путь
Абдулино-Талды-Булак	1378км пк7	60	550
Аксеново-Шафраново(зимняя проба)	1471км-1482км	не менее 50	640
Алкино-Дема(1595км-1605км)	Благоприятный профиль	не менее 50	550
Б/п-1606км(Южная)	У входного «Ч»	40	До полной остановки
При стоянке по станции Дема более 30 минут и следование с поездами формированием со ст.Дема.	1617км 8пк	60	500
Тавтиманово-Урман (зимняя проба)	1686км-1692км	40-60	640
Кропачево-Яхино	Благоприятный профиль	40-60	640

Кропачево-Абдулино. Нечетное направление.

Таблица №4

Перегоны	Проверка действия тормозов.		
	Километр пикет.	V, км/час	Тормозной путь
Кропачево-Ерал	1778км 3пк	45	600
Урман-Тавтиманово(зимняя проба)	1685км-1678км	40-60	600
Уфа-Дема	Благоприятный профиль	Не менее 50	550
При стоянке более 30 минут и следование с поездами формированием станции Дема	1605км 3пк	50	500
Дема(Южный парк)-Юматово	1601км 5пк	50	550
Давлеканово-Раевка	1516км-1509км	Не менее 50	600
Приютово-Талды-Булак	1406км-1395км	Не менее 50	640
Талды-Булак-Абдулино	Благоприятный профиль	Не менее 50	550

Абдулино - Кропачево

- участок Абдулино – Талды - Булак 1378км пк7 скорость 60км/ч до получения эффекта.

- участок Аксёново – Шафраново 1471км-1482км скорость не менее 50км/ч до получения тормозного эффекта.

- участок Алкино – Дема с 1595км – 1605км скорость не менее 50км/ч до получения тормозного эффекта.

- При стоянке по станции Дема более 30 минут и следование с поездами формированием со ст.Дема проверка тормозов выполняется на 1617 км пк8 при скорости 60 км/ч до получения тормозного эффекта.

-участок Тавтиманово- Урман 1686км-1692км, скорость от 40км/ч до 60км/ч.

- участок Кропачево-Яхино благоприятный профиль, скорость от 40 км/ч до 60 км/ч до получения тормозного эффекта.

Кропачево - Абдулино

- участок Кропачево- Ерал 1778 км пк3 скорость 45 км/ч.

-участок Урман-Тавтиманово 1685км-1678км, скорость от 40км/ч до 60 км/ч.

-участок Уфа- Дема на благоприятном профиле пути при скорости не менее 50км/час до получения эффекта.

- При стоянке по станции Дема более 30 минут и следование с поездами формированием со ст.Дема проверка тормозов выполняется на:

- участок Дема - Юматово 1606км пк6 скорость 50км/ч до получения эффекта.

- участок Дема (южная) - Юматово 1601 км пк 2 скорость 50км/ч.

- участок Давлеканово-Раевка 1516 км-1509 км скорость не менее 50 км/ч.

- участок Приютово-Талды-Булак 1406 км-1395 км скорость не менее 50 км/ч.

- участок Талды – Булак – Абдулино на благоприятном профиле пути при скорости не менее 50 км/ч.

Если перед установленным местом проведения дополнительной проверки тормозов в течение предыдущих 20 минут производилось регулировочное торможение с общим снижением скорости не менее чем на 10 км/час или торможение на остановку поезда на станции предшествующую перегону с местом проведения дополнительной проверки тормозов, то проверка не производится.

Приемка локомотива

Приемку локомотива на путях отстоя на тракционных путях депо, выходе с ТО-2, плановых видов ремонта или на станционных путях

отстоя локомотивов, производить в соответствии с приказом Н/164 от 27.04.2017.

При смене локомотивных бригад без отцепки локомотива (транзит) принимающая локомотивная бригада обязана проверить на локомотиве:

- пределы давлений в главных резервуарах при автоматическом возобновлении работы компрессоров и их отключение;

- состояние механической части тормоза, положение режимных переключателей воздухораспределителей, выход штоков тормозных цилиндров и толщину и состояние тормозных колодок;

- правильность регулирования крана машиниста на поддержание зарядного давления в тормозной магистрали при поездном положении органа управления;

- правильность регулирования кранов вспомогательного тормоза локомотива на максимально допустимое давление при полном торможении;

- положения ручек кранов в рабочей и нерабочей кабинах;

- правильность соединения рукавов тормозной и питательной магистралей и открытия концевых кранов между локомотивом (локомотивами) и первым вагоном и правильность подвешивания нерабочего рукава на подвеске;

- при двойной тяге и при системе многих единиц проверить состояние и включение тормозного оборудования на ведомых локомотивах.

- произвести продувку питательной магистрали, главных резервуаров, пневматических цепей, масловлагоотделителей, а также удалить лёд с деталей тормоза и тормозной рычажной передачи.

Если локомотив прицепляется к поезду, то произвести продувку тормозной магистрали локомотива со стороны первого вагона с открытием концевого крана не менее 3-х раз, проверить проходимость тормозной магистрали при втором положении ручки крана машиниста при давлении в главных резервуарах 8,0 кгс/см², проходимость блокировки тормоза с последующей записью в журнал формы ТУ-152 и в справку об обеспечении поезда тормозами и исправным их действием. При наличии записи параметров проходимости в справке по обеспечению тормозами, установить контроль за изменением параметров.

- если по манометру ТМ установится давление в пределах **1,3÷2,0 кгс/см²**, то проходимость ПМ и ТМ нормальная.

- если по манометру ТМ установится давление:

- ☞ **менее 1,3 кгс/см²**, то плохая проходимость **ПМ**;

- ☞ **более 2,0 кгс/см²**, то плохая проходимость **ТМ**.

При необходимости машинист производит регулировку ликвидации сверхзарядного давления. Проверку взаимодействия управляющего органа крана машиниста и вспомогательного тормоза не требуется.

4. При смене локомотивных бригад работающих в передаточном виде движения на станционных путях, установить следующий порядок приемки тормозного оборудования:

4.1 Продувка пневматических цепей локомотива (с дальнейшим указанием параметра замера проходимости тормозной магистрали (далее ТМ) при поездном положении управляющего органа крана машиниста в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 и на оборотной стороне «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

4.2 Произвести проверку на чувствительность воздухораспределителя (далее ВР) к торможению с выдержкой в положении «Перекрыша с питанием» управляющего органа крана машиниста без 5-ти мин выдержки с проверкой наполнения тормозных цилиндров и отпуск тормозных цилиндров, машинист производит проверку по манометру тормозных цилиндров, помощник машиниста производит проверку по выходу штоков тормозных цилиндров и прижатию к колесам, отпуск тормозов по отходу колодок от колес.

4.3 Перед началом маневровых передвижений выполнить проверку действия вспомогательного тормоза при скорости 3-5 км/час до полной остановки локомотива.

Приемку тормозного оборудования локомотива с другой кабины управления разрешается производить после прибытия на станцию оборота.

5. При смене локомотивных бригад работающих в маневровом виде движения на станционных путях, установить следующий порядок приемки тормозного оборудования:

5.1. Приемку тормозного оборудования производить при выходе локомотива с ТО-2 и при выходе из депо после отстоя, согласно приказа Н/164 от 27.04.2017г с записью параметров локомотива в журнал ТУ-152 (проверка ликвидации сверхзарядного давления, проходимость);

5.2. продувка пневматических цепей локомотива;

5.3. протяжка скоростемерной ленты, с локомотивами оборудованными КПД-3ПА, КПД-3ПВ нажатие кнопки «П» - пропечатка.

5.4. проверка взаимодействия автоматического и вспомогательного тормоза на чувствительность ВР к торможению и отпуску с 5-ти минутной выдержкой с проверкой наполнения тормозных цилиндров и отпуск тормозных цилиндров по манометру тормозных цилиндров;

5.5. проверка тормозов на их действие, в первые 2 часа работы со скоростью не менее 10 км/час одиночным локомотивом с последующей протяжкой скоростемерной ленты на стоянке после отпуска автоматических тормозов, с локомотивами оборудованными КПД-3ПА, КПД-3ПВ нажатие кнопки «П» - пропечатка.

5.6. перед началом маневровых передвижений выполнить проверку действия вспомогательного тормоза при скорости 3-5км/час до полной остановки локомотива.

5.7 при смене локомотивных бригад на станционных путях станции в маневровом движении проверку взаимодействия автоматического и вспомогательного тормоза на чувствительность к торможению и отпуску производить без 5-ти минутной выдержки с проверкой наполнения тормозных цилиндров и отпуск тормозных цилиндров, машинист производит проверку по манометру тормозных цилиндров, а при наличии помощника машиниста по выходу штоков тормозных цилиндров и прижатую к колесам, отпуск тормозов по отходу колодок от колес;

5.8 продувку пневматических сетей маневрового локомотива производить с разрядкой тормозной магистрали не менее 2-х раз за смену в зимний период.

6. Приемку тормозного оборудования в хозяйственном виде движения при выходе из депо и плановых видах ремонта производить в соответствии с приказом Н/164 от 27.04.2016 с записью параметров локомотива в журнал ТУ-152 (проверка ликвидации сверхзарядного давления, проходимость).

ПЕРЕЧЕНЬ ОБРЫВООПАСНЫХ МЕСТ НА УЧАСТКАХ ОБСЛУЖИВАНИЯ

АБДУЛИНО - КИНЕЛЬ

1364км 1363км 1361км 1360км 1359км 1356км 1355км 1350км 1349км 1346км
1342км 1341км 1340км 1339км 1386км 1334км 1329км 1325км 1326 1321км
1317км 1316км 1314км 1313км 1307км 1305км 1297км 1295км 1231км 1283км
1279км 1277км 1263км 1250км 1252км 1251км 1247км 1246км 1221км 1220км
1215км 1211км 1207км 1201км 1199км 1194км 1192км

КИНЕЛЬ - АБДУЛИНО.

1150км 1154км 1160км 1183км 1184км 1203км 1185км 1229км 1230км 1234км
1241км 1242км 1248км 1249км 1265км 1270км 1281км 1343км 1344км 1358км
1362км 1365км 1369км.

Октябрьск – Кинель (Главный ход)

977, 980, 983, 1003, 1005, 1027, 1030, 1033, 1041, 1043, 1049, 1052, 1067-1068, 1085, 1090, 1104-1106, 1112, 1120, 1123, 1127.

Кинель - Октябрьск (Главный ход)

1120, 1104, 1102, 1101-1100, 1096, 1085, 1076, 1070, 1066, 1062, 1058, 1050, 1049, 1043, 1037-1035, 1011-1010, 1004, 999, 996, 981, 971, 977.

Дема - Абдулино

1607-1606км, 1595км, 1591км, 1588км, 1585км, 1568км, 1561км, 1557км, 1554км, 1547км, 1534км, 1523км, 1511км, 1470км, 1453км, 1451км, 1448км, 1445км, 1442-1440км, 1431км, 1418км, 1415км, 1412км, 1398км, 1394-1392км, 1389км, 1382км, 1379км.

Абдулино - Дема

1380км, 1390км, 1419км, 1427км, 1443км, 1451км, 1452км, 1462км, 1472км, 1474км, 1478км, 1495км, 1497км, 1502км, 1500км, 1523км, 1540км, 1549км, 1555км, 1573км, 1576км, 1581км, 1586км, 1588км, 1590км, 1594км, 1596км, 1606-1608км.

Дема-Яхино

1620км, 1631км, 1643км, 1646км, 1647км, 1649км, 1659км, 1661км, 1662км, 1665км, 1667км, 1671км, 1679км, 1681км, 1682км, 1689км, 1706км, 1708км, 1716км, 1747км, 1748км, 1754км, 1763км.

Кропачево-Дема

1775км, 1762км, 1759км, 1754км, 1752км, 1749км, 1747км, 1730км, 1728км, 1725км, 1708км, 1706км, 1702км, 1684км, 1682км, 1681км, 1678км, 1677км, 1675км, 1672км, 1667км, 1666, 1660, 1647, 1646, 1641, 1624, 1622.

7. Особенности управления тормозами в зимний период

7.1 При проверке действия тормозов в пути следования торможение выполнять снижением давления в уравнительном резервуаре:

- одиночно следующего локомотива: 0,6-0,8 кгс/см²;
- в грузовых груженых поездах: 0,7-0,9 кгс/см²;
- в грузовых порожних поездах: 0,6-0,7 кгс/см²;
- в пассажирских поездах (пневматические): 0,5-0,6 кгс/см²;

При преобладании в составе грузового поезда порожних вагонов (более 50%) управление автотормозами осуществляется как с грузовым порожним поездом с выполнением проверки тормозов в пути следования со снижением скорости на 4-6 км/ч. В грузопассажирском поезде обслуживание и управление тормозами выполняется как в пассажирском поезде на пневматическом управлении тормозами.

7.2 Каждую остановку грузового поезда, одиночно следующего локомотива, следующего поездным порядком, выполнять с применением автоматических тормозов Приказа Минтранса России №151 от 3.06.2014г. Общее положение Глава 9 п.166.

7.3 При подъезде к запрещающему сигналу или предельному столбику полный отпуск тормозов выполнять только после остановки поезда. На основании Приказа Минтранса России №151 от 3.06.2014г. Общее положение Глава 9 п.164.

7.4 Скорость проследования светофора с желтым показанием при не опробованных автотормозах не должна превышать 40 км/час.

7.5 Время выдержки на отпуск автотормозов после постановки ручки крана усл.№394 в 1-е положение, до приведения поезда в движение должно быть:

Поезда до 350 осей (равнинный режим)

- после ступени торможения – не менее 2 мин 15 секунд;
- после полного служебного торможения – не менее 3 минут;
- после экстренного торможения в поездах до 100 осей - не менее 6 минут;
- после экстренного торможения в поездах свыше 100осей-не менее 9 минут;

Поезда повышенного веса и длины более 350 осей

- после ступени торможения – не менее – 4,5 минуты.
- после полного служебного торможения не менее - 6 минут.
- после экстренного торможения – 12 минут.

7.6 Перед отправлением грузового поезда с промежуточной станции или перегона, при стоянке 300 секунд (5 минут) и более, машинист обязан проверить плотность тормозной сети поезда при поездном положении

управляющего органа крана машиниста с отметкой ее значения и места проверки на обратной стороне «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии». Если при проверке плотности тормозной сети поезда машинист обнаружит ее изменение более чем на 20 % в сторону увеличения или уменьшения от указанного в «Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии» тормозами предыдущего значения, выполнить сокращенное опробование автотормозов.

Кроме того перед отправлением грузового поезда длиной более 100 осей с промежуточной станции или перегона при стоянке более 300 секунд (5 минут) выполнить проверку состояния тормозной магистрали путем постановки управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления, с выдержкой в этом положении в течение 3-4 секунд. Разница показаний давлений тормозной и питательной магистралей должна быть не менее $0,5 \text{ кгс/см}^2$.

В случае если при переводе ручки крана машиниста во второе положение будет наблюдаться более длительный, чем обычно, выброс воздуха из атмосферного отверстия крана машиниста. В этом случае машинисту запрещается приводить поезд в движение до проверки целостности тормозной магистрали поезда по наличию воздуха в хвостовом вагоне согласно Приказа Минтранса России №151 от 3.06.2014г Приложение 2 Глава4 п.48.

Машинист одиночного следующего локомотива, перед отправлением с начальной станции, до приведения локомотива в движение, обязан проверить по показанию манометра давления воздуха в тормозных цилиндрах, работу автоматического и вспомогательного тормозов, согласно требованиям пункта 2 Главы I Приложения 1 Правил по тормозам. После приведения локомотива в движение машинист должен выполнить проверку действия автотормозов в пути следования на станционных путях или при выезде со станции на первом перегоне, имеющем площадку или спуск с учетом местных условий, при достижении скорости не менее 40 км/ч в соответствии с требованием пункта 2 Главы I Приложения №3 Правил по тормозам. Проверку автотормозов одиночного грузового локомотива производить снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,06- 0,08 МПа (0,6-0,8 кгс/см²), действие автотормозов оценивать по времени снижения скорости на 10 км/час.

7.7 К месту опробования автотормозов машинист должен развить скорость, указанную в Приложении № 2. Если скорость не достигла заданной величины, по причине наличия ограничения скорости в зоне разгона или торможения, следования «по удалению», а также повышенной

длины или веса поезда и следования на аварийной схеме, то проверку действия автотормозов считать выполненной при условии, что скорость начала проверки была не ниже 40 км/час. В остальных случаях проверку действия автотормозов выполнить на следующем перегоне с выдержкой параметров проверки, указанных в Приложении № 2. Нарушением технологии проверки тормозов является: опробование автоматических, электропневматических тормозов, выразившееся в нарушении скорости начала торможения от установленной более или менее чем на 3 км/ч при проверке тормозов в пути следования.

7.8 Отпуск тормозов после проверки в пути следования производить только после того, как машинист убедится в их нормальном действии. Если после первой ступени торможения начальный эффект не будет получен в пассажирском поезде в течение 10 секунд, в грузовом порожнем поезде длиной до 400 осей и грузопассажирском в течение 20 секунд, в грузовых поездах в течение 30 секунд, произвести экстренное торможение и принять все меры к остановке поезда, а при отсутствии тормозного эффекта после экстренного торможения машинист обязан перевести ручку комбинированного крана в положение (торможение) и принять меры к принудительному срабатыванию ЭПК. После остановки поезда машинист обязан установленным порядком доложить ДНЦ или ДСП ближайшей станции, а также машинистам вслед идущих поездов о причине остановки и произвести проверку их действия у каждого вагона.

7.9 При подъезде к светофору с запрещающим показанием, если после первой ступени торможения не получен достаточный тормозной эффект в поезде, произвести экстренное торможение.

7.10 Если причина неудовлетворительной работы автотормозов не выявлена, заявить ДНЦ или ДСП о необходимости проведения контрольной проверки тормозов в соответствии с Приказом Минтранса России №151 от 3.06.2014г приложение 5 Глава 1

7.11 Порядок следования поезда на станцию при неудовлетворительной действие автотормозов:

- при зеленом огне светофора следовать со скоростью не более 40 км/час;

- светофоры с желтым показанием проследовать со скоростью не более 20км/час;

- при следовании к светофору с запрещающим показанием остановить поезд на расстоянии 400-500 м до светофора с последующим подтягиванием со скоростью не более 5 км/час.

7.12 При температуре воздуха ниже - 40 °С, а также при более высоких температурах в условиях снегопадов, снежных заносов первую

ступень торможения производить снижением давления в порожних грузовых поездах на 0,6—0,7 кгс/см², а в остальных случаях в грузовых груженный поездах на 0,7—0,9 кгс/см² в порожних на 0,6—0,7 кгс/см² на основании Приказа Минтранса России №151 от 3.06.2014г Приложение 3 Глава 1.3 п.40. Усиление торможения грузового поезда производить ступенью 0,4—1,0 кгс/см².

7.13. На крутых затяжных спусках при снегопадах, снежных заносах первую ступень торможения в начале спуска в грузовых поездах выполнять снижением давления в тормозной магистрали на 0,8—1,2 кгс/см², а в случае необходимости увеличивать разрядку до полного служебного торможения.

7.14. С целью предупреждения обрыва поездов категорически запрещено изменение скорости движения на обрывном профиле пути (при переходе профиля с площадки на спуск, с подъема на спуск.) Перечень обрывных мест указан в приложение №1 настоящего приказа.

7.15 При управлении автотормозами категорически запрещается производить отпуск автотормозов после торможения до полной остановки поезда в следующих случаях:

- при скорости 20 км/час и менее, после ступени торможения в поездах нормального веса и длины;
- при скорости менее 30 км/час в случае ведения поезда повышенного веса локомотивами, соединенными по системе СМЕТ;
- при выполнении ступенчатого торможения (с общей разрядкой ТМ на 1,2 кгс/см² и более) при скорости менее 40 км/ч.

7.16. Во всех случаях отпуска автотормозов (за исключением отпуска автотормозов при выполнении комбинированного торможения) при следовании по спуску или площадке перед отпуском автотормозов производить затормаживание локомотива краном вспомогательного тормоза усл. №254 (215) с созданием давления в тормозных цилиндрах локомотива 1,0-2,0 кгс/см² в течении 30-40 секунд, а для поездов повышенного веса свыше 6000т и длины более 350 осей 40-60 секунд.

В случае применения комбинированного торможения и величине тока по якорю ТЭД менее 300А, перед отпуском автотормозов произвести разбор схемы рекуперативного торможения. Категорически запрещается производить одновременный отпуск автотормозов и разбор схемы рекуперативного торможения.

7.18. На основании Приказа Минтранса России №151 от 3.06.2014г Общее положение Глава 8 п.160. В грузовых (грузопассажирских) поездах включать тягу на локомотивах после ступени торможения в движущемся поезде не ранее 1 минуты (60 секунд), но не ранее времени отпуска

хвостовых вагонов, указанного в «Справке об обеспеченности поезда тормозами и исправно их действии», после перевода управляющего органа крана машиниста в отпускное положение.

7.19. При снегопаде, свежевывавшем снеге, уровень которого превышает уровень головок рельсов, пурге, снежных заносах до торможения перед входом на станцию или перед следованием по спуску выполнять торможение для проверки работы автотормозов, если время следования поезда без торможения до этого превышает 20 мин. Во время стоянок на промежуточных станциях производить продувку пневматических цепей, согласно разработанной методике.

8. Установить следующий порядок следования поездов под запрещающий сигнал и остановки перед ним:

8.1. При ведении поезда в условиях снегопада, перед въездом на станцию с остановкой под запрещающее показание производить регулировочное торможение по «Ж» огню локомотивного светофора. В случае невозможности по условиям профиля пути произвести регулировочное торможение перед станцией, применение тормозов производить в начале пути приема до остановки с дальнейшим подтягиванием поезда. Глубина разрядки тормозной магистрали грузового груженого поезда при подъезде к запрещающему сигналу на остановку должна быть не менее 0,8 кгс/см².

8.2. Скорость проследования светофора, сигнализирующего желтым огнем, не должна превышать для грузового поезда 60 км/ч, для пассажирского поезда не более 60 км/ч.

В поездном движении, при следовании поезда к светофору с запрещающим показанием:

- применять тормоза заблаговременно с подачей песка, с учетом;
- эффективности, полученной при их опробовании;
- не использовать рекуперативное или реостатное торможение при следовании по боковым путям станций, а главным путям не менее чем за 400 метров до светофора;

- обеспечить за 400 метров скорость движения не более 20 км/час с последующим равномерным снижением скорости и остановку применением тормозов поезда не менее 0,8 кгс/см².

- при следовании по спускам с руководящим уклонам на перегонах Филипповка – Асекеево в нечетном направлении, Сарай Гир – Абдулино до 1358 км в четном направлении отпускать автотормоза с грузовыми груженными поездами по желтому огню светофора только после полной остановки поезда.

8.3 При отказе тормозов использовать все имеющиеся средства для остановки поезда (разрядка тормозной магистрали комбинированным краном, принудительное срабатывание приборов безопасности, применение электрического торможения на электровозах, применение контротока на тепловозах и т.д.).

9. При минусовой температуре воздуха, за 25-35 минут до прибытия на конечную станцию производить включение обогрева спускных клапанов главных резервуаров (на электровозах серии ВЛ10, ВЛ10у контролировать включенное положение контактора 75-2). При температуре воздуха ниже – 20оС обогрев спускных клапанов главных резервуаров держать постоянно включенным. На локомотивах 2 ЭС-6 «Синара» при минусовых температурах обогрев клапанов главных резервуаров держать постоянно включенными.

10. Установить следующие перегоны на участках обслуживания для проведения осмотра машинного отделения помощником машиниста:

Участок обслуживания Абдулино – Сызрань - I

- Абдулино – Сарай – Гир
- Заглядино – Бугуруслан
- Толкай – Новоотрадная
- Тургеневка – Кинель
- Кинель – Алексеевская
- Звезда – Безенчук
- Правая Волга – Октябрьск
- Октябрьск - Сызрань – I

Участок обслуживания Сызрань – I – Абдулино

- Сызрань – I – Октябрьск
- Октябрьск – Правая Волга
- Безенчук – Звезда
- Алексеевская – Кинель
- Кинель – Тургеневка
- Новоотрадная – Толкай
- Бугуруслан – Заглядино
- Сарай – Гир – Абдулино

Участок Абдулино – Кропачево:

- Абдулино – Талды – Булак
- Глуховская – Аксеново
- Раевка – Давлеканово
- Юматово – Дема

- Дема – Уфа
- Тавтиманово – Урман
- Кропачево – Яхино

Участок Кропачево – Абдулино:

- Кропачево – Ерал
- Симская – Биянка
- Уфа – Дема
- Дема – Юматово
- Давлеканово – Раевка
- Аксеново – Глуховская
- Талды – Булак – Абдулино

-осмотр и прослушивание работы вспомогательных машин, работу и состояние электрической аппаратуры, проверка зарядки аккумуляторной батареи, прослушивание колесных пар на предмет ползунов и наличие посторонних шумов, выявления запаха гари, задымления в ВВК и машинного отделения.

Осмотр поезда локомотивной бригадой осуществляется в течении всего рейса используя все кривые: - левые помощник машиниста локомотива, правые машинист локомотива с докладом друг другу о состоянии поезда и с записью в ДУ-61 у помощника машиниста с указанием километра и времени осмотра.

-если скоростемерная лента находится в задней кабине локомотива по ходу движения то ее осмотр производить каждый перегон или не реже чем через каждые 20 минут.

11.Особенности управления тормозами при ведении соединенного поезда с постановкой локомотива в составе поезда и объединенной тормозной магистралью:

-автотормоза локомотивов должны быть включены в тормозную магистраль, а комбинированные краны открыты и блокировка выключена.

-зарядное давление в тормозной магистрали, на которое регулируются краны машиниста головного локомотива и локомотива в составе или хвосте поезда, должно быть 0,49-0,51 МПа (5,0-5,2 кгс/см²). После соединения подготовленных составов и прицепки локомотивов машинисты должны повысить давление в уравнительном резервуаре на 0,05-0,06 МПа (0,5-0,6 кгс/см²) выше зарядного постановкой управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления тормозной магистрали сжатым

воздухом и перевести управляющий орган крана машиниста в поездное положение.

-после отправления соединенных поездов и поездов специального формирования действие автотормозов поезда в пути следования необходимо проверять путем снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,06-0,08 МПа (0,6-0,8 кгс/см²), а в соединенном поезде с составами из порожних вагонов – 0,04-0,06 МПа (0,4-0,6 кгс/см²).

Указания о торможении и отпуске тормозов в поездах машинист головного локомотива передает другим машинистам по радиосвязи. При каждом торможении машинисты обязаны контролировать срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали.

-служебные и полные служебные торможения по командам машиниста головного локомотива и локомотива в составе поезда выполнять до снижения давления в уравнительном резервуаре на 0,06-0,08 МПа (0,6-0,8 кгс/см²) и последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение служебного торможения с замедленной разрядкой уравнительного резервуара. Для обеспечения одновременности приступить к исполнению сразу после краткого подтверждения восприятия команды машинистом в середине состава (в хвосте поезда). Дополнительные ступени служебного торможения с целью усиления торможения по команде машиниста головного локомотива выполнять после прекращения выпуска воздуха из магистрали через кран машиниста.

-отпуск автотормозов выполнять одновременно на обоих локомотивах либо с опережением начала отпуска на локомотиве, находящемся в составе поезда (до 6 секунд). Отпуск производить до повышения давления в уравнительном резервуаре на 0,05-0,07 МПа (0,5-0,7 кгс/см²) выше зарядного. После полного отпуска тормозов, в случае, если торможение выполнялось не до полной остановки, с целью предупреждения реакций включать тягу на локомотиве в составе поезда по команде машиниста головного локомотива с опережением.

-если в процессе ведения поезда на локомотиве в составе (хвосте) поезда происходит срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или наблюдается понижение давления в тормозной магистрали без срабатывания датчика контроля состояния тормозной магистрали, машинист обязан по радиосвязи сообщить машинисту головного локомотива о понижении давления в тормозной магистрали, после чего по команде машиниста головного локомотива произвести ступень торможения 0,06-0,08 МПа (0,6-0,8 кгс/см²) до полной остановки поезда. Произвести осмотр поездов и выяснить причину снижения давления.

В случае невыяснения причины понижения давления в тормозной магистрали поезда дальнейшее следование осуществлять только после разъединения.

-в случае неисправности радиосвязи дальнейшее следование поезда с локомотивами в голове и в составе или хвосте поезда запрещается. Машинист головного локомотива останавливает поезд служебным торможением, по возможности на площадке и прямом участке пути. Машинист локомотива в составе или хвосте поезда при срабатывании датчика контроля состояния тормозной магистрали или понижении давления в тормозной магистрали поезда должен перевести управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения.

Если после остановки поезда машинистам не удастся установить между собой радиосвязь, поезд должен быть разъединен.

12. Опробование тормозов одиночно следующего локомотива

На первой станции отправления локомотивная бригада обязана проверить действие автоматического и вспомогательного тормозов локомотива, а на промежуточных станциях действие вспомогательного тормоза.

Опробование необходимо выполнять снижением давления в уравнительном резервуаре краном машиниста с зарядного давления на 0,05-0,06 МПа (0,5-0,6 кгс/см²), а при воздухораспределителе, действующем через кран вспомогательного тормоза – на 0,07-0,08 МПа (0,7-0,8 кгс/см²).

При этом должно происходить срабатывание воздухораспределителей грузового типа и подаваться сигнал срабатывания датчика контроля состояния тормозной магистрали, который после наполнения тормозных цилиндров должен погаснуть.

После окончания проверки необходимо установить управляющий орган крана машиниста в поездное положение, при котором тормоз должен отпустить, а колодки (накладки) должны отойти от колес (дисков), с проверкой на отход колодок не менее 30 секунд.

Действие вспомогательного тормоза проводить постановкой управляющего органа вспомогательного тормоза в последнее тормозное торможение и достижением максимального давления в тормозных цилиндрах.

13. Машинисту-инструктору по обучению внести в план технических занятий практические рекомендации локомотивным бригадам по местам наиболее подверженным к замораживанию и способы устранения неисправности и технологию продувки пневматической системы при приемке и сдаче локомотивов серии ВЛ 10у, ВЛ 10ук, 2ЭС-6 «Синара».

14. Машинистам-инструкторам локомотивных бригад довести требования данного приказа до сведения локомотивных бригад.

15. Машинисту-инструктору по автотормозам Муллину И.П. и машинистам-инструкторам установить контроль за правильностью заполнения скоростемерной ленты машинистами при сдаче скоростемерной ленты. В случаях не выполнения машинистами требования данного приказа производить разбор с привлечением виновных лиц к ответственности.

16. Контроль за исполнением данного приказа возложить на заместителя начальника локомотивного эксплуатационного депо Абдулино Светикова В.М.

17. К исполнению данного приказа приступить с 1 ноября 2020 г.

18. С приказом ознакомить всех причастных работников депо.

Начальник эксплуатационного
локомотивного депо Абдулино

Д.С.Лебедев

Лист
согласования к приказу
от « ___ » _____ 2020г. № _____

Об особенностях управления автотормозами в зимних условиях

Должность	Подпись	Ф.И.О	Дата поступления на визу	Дата визирования
ТЧЗЭ		В.М.Светиков		
ТЧГ		А.П.Жигулин		
ТЧЗК		О.С.Скрипкина		
Пред. ППО		В.М. Горбатовский		

Перечень распределения: ТЧЭ, ТЧЗэ, ТЧМИ (колонн, инструктора по контролю на линии), Расшифровка, ТЧМИ по обуч. Емелин В.В, ТЧМИ по тепл. Лукьянов С.П., ТЧМИ по а/т Муллин И.П.

Исп: Муллин И.П
т.43-261

Электронная подпись. Подписал: Лебедев Д.С.
№КБШ ТЧЭ17-1055 от 26.10.2020

Лист
ознакомления к приказу
от «__» _____ 2020г. № ____

Об особенностях управления автотормозами в зимних условиях

Ф.И.О.	Должность	Дата	Роспись
Муллин И.П.	ТЧМИ		
Валиев Р.Я.	ТЧМИ		
Емелин В.В.	ТЧМИ		
Лукьянов С.П.	ТЧМИ		
Дементьев Н.С.	ТЧМИ		
Смолин М.А.	ТЧМИ		
Усачев А.Н.	ТЧМИ		
Новиков В.Е.	ТЧМИ		
Лимонов Д.В.	ТЧМИ		
Калашников А.В.	ТЧМИ		
Агупов В.С.	ТЧМИ		
Григорян А.М.	ТЧМИ		