

ОСОБЛИВОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ГАЛЬМАМИ В ЗИМОВИХ УМОВАХ

Для нормальної та безперебійної роботи автогальмівного обладнання на локомотивах, МВРС і вагонах в зимових умовах необхідно своєчасно і ретельно підготувати його до роботи в цих умовах та забезпечити належний догляд за ним в процесі експлуатації.

Заходи по забезпеченню справної роботи гальмівного обладнання локомотивів і моторвагонних поїздів в зимових умовах

1. Для забезпечення справної роботи гальмівного обладнання в зимових умовах локомотивна бригада зобов'язана:

– на локомотивах, що знаходяться у відстої, при температурі повітря нижче -30°C не допускати запуску компресорів без попереднього підігріву мастила в картерах:

– під час пуску пароповітряного насосу паровий вентиль відкривати поступово, включати насос на повільний хід при відкритих випускних кранах парового та повітряного циліндрів. Тільки після видалення із циліндрів конденсату і достатнього прогріву насоса закрити випускний кран, а потім поступово збільшити відкриття парового вентиля;

– при тривалих стоянках поїзда компресори (пароповітряний насос) не відключати.

2. Після прибуття локомотива чи МВРС із рейсу в депо локомотивна бригада повинна випустити конденсат із головних резервуарів і збірників, продути гальмівну магістраль при I положенні ручки крана машиніста шляхом послідовного відкриття з двох сторін кінцевих кранів, виконати інші роботи згідно з місцевою інструкцією.

3. Локомотивна бригада зобов'язана в процесі експлуатації локомотива і МВРС не допускати обмерзання деталей гальма. Лід, який з'явився на деталях гальма і важільної передачі локомотива і МВРС, локомотивна бригада повинна видалити при першій можливості (при стоянці на станції, в оборотному пункті).

4. При мінусовій температурі навколишнього середовища локомотивна бригада, що приймає локомотив без відчеплення його від поїзда, повинна роз'єднати рукава ГМ. Продути гальмівні магістралі локомотива і состава, знову з'єднати їх і відкрити кінцеві крани.

Заходи по забезпеченню справної роботи гальмівного обладнання вагонів

1. Оборотний запас повітророзподільників, призначений для заміни несправних на вагонах, зберігати на закритих стелажах при температурі зовнішнього повітря, але не більше 6 місяців.

2. В зимовий період при підготовці гальм в складі звертати увагу на щільність фланцевих з'єднань гальмівних приладів і манжет гальмівних циліндрів.

3. Оглядачі вагонів та слюсарі по ремонту рухомого складу зобов'язані виконати наступні роботи:

- перед з'єднанням рукавів гальмівної магістралі продути її стисненим Повітрям, очистити головки з'єднувальних рукавів від грязі, льоду і снігу, зачистити поверхні електричних контактів головок рукавів № 369А, а також перевірити стан ущільнювальних кілець. Непридатні кільця замінити.

Забораються наносити мастило на кільця;

- при продувці гальмівної магістралі в процесі з'єднання рукавів і зарядки гальм переконатись у вільному проході повітря:

- замерзлий гальмівний циліндр відкрити, вийняти поршень, очистити робочу поверхню циліндра, протерти її сухою технічною салфеткою і змастити.

Непридатну манжету замінити. Після складання циліндр випробувати на щільність:

- перед випробуванням автогальм в складі від стаціонарної компресорної установки при температурі -40°C і нижче після повної зарядки гальмівної мережі провести не менше двох раз повне гальмування і відпуск;

- при випробуванні автогальм і виявленні повітророзподільників, які не спрацювали на гальмування і відпуск, а також мали уповільнений відпуск, закріпити фланці, оглянути та очистити пиловловлюючу сітку і фільтр, після чого повторити перевірку дії гальм: в разі незадовільного результату перевірки повітророзподільник замінити;

- при поганій рухомості деталей важільної передачі змастити їх шарнірні з'єднання осьовим мастилом з добавкою гасу, утворений лід видалити.

На пасажирських вагонах в пунктах формування та обороту поїзда провідники зобов'язані очистити лід з гальмівної важільної передачі. Не допускається відправляти в поїзд вагони з гальмівними колодками, які не відходять від коліс внаслідок замерзання важільної передачі;

- під час прямування поїзда по станції обов'язково простежити за станом гальм всього поїзда. В разі виявлення вагонів з колесами, які йдуть юзом, мають вибоїни (повзуни) чи інші несправності, які загрожують безпеці руху, прийняти заходи до зупинки поїзда.

Порядок відігрівання замерзлих місць гальмівного обладнання

1. Відігрівати головні резервуари постачальні, живильні труби і магістральний повітропровід відкритим вогнем (факелом) на паровозах, що працюють на твердому паливі, електровозах та електропоїздах дозволяється при умові додержання правил пожежної безпеки, виключаючи можливість запалювання конструктивних елементів локомотивів та електропоїздів.

2. На тепловозах, дизель-поїздах, автомотрисах і паровозах, що працюють на рідкому паливі, використання факела допускається тільки для відігріву в гальмівній системі тих замерзлих місць, які віддалені не менше 2 м від баків палива, паливно- і мастилоподаючої арматури, мастило- і паливопроводів.

3. Забороняється користуватись відкритим вогнем для відігрівання гальмівного обладнання на локомотивах та МВРС в місцях їх стоянки при наявності розлитих на коліях легкозаймистих і горючих рідин в пунктах екіпіровки локомотивів рідким паливом, поблизу зливно-наливних пристроїв, парків з резервуарами для нафтопродуктів, складів легкогорючих матеріалів та інших пожежонебезпечних місць, а також при наявності на сусідніх коліях вагонів з розрядними, вогнебезпечними та наливними вантажами.

4. В разі замерзання магістрального повітропроводу перш за все обстукати його легкими ударами молотка – глухий звук вказує на наявність льодяної пробки. Таке місце повітропроводу потрібно відігріти, після чого продути магістраль через кінцеві крани до повного видалення льодової пробки.

5. Відігрівати вогнем головні резервуари, нагнітальні, постачальні і перепускні труби можна тільки після випуску з них стисненого повітря і при закритих випускних кранах. Відкривати крани дозволяється тільки після вилучення вогню.

6. На паровозах при замерзанні трубки регулятора хода пароповітряного насоса підвищується тиск більш встановленого. В цьому випадку необхідно виключити насос, знизити тиск до нормального, після чого відігріти замерзле місце.

7. Замерзлі з'єднувальні рукава повітропроводів зняти, відігріти і знову поставити чи замінити запасними.

8. При замерзанні повітророзподільника виключити його і випустити повітря із робочих об'ємів випускним клапаном до повного схову штока гальмівного циліндра, після прибуття в депо повітророзподільник замінити.

9. Забороняється відігрівати відкритим вогнем замерзлі гальмівні прилади та їх вузли.

10. При замерзанні одного з гальмівних циліндрів необхідно повітророзподільник залишити включеним і продовжувати працювати з рештою гальмівних циліндрів. Після прибуття в депо несправність гальмівного циліндра усунути.

На вагонах МВРС в такому разі виключити повітророзподільник, а після прибуття в депо відкрити гальмівний циліндр, вийняти поршень, очистити від

льоду циліндр і поршень, змастити їх робочі поверхні. Після складання гальмівного циліндра перевірити його щільність.

Інші несправності гальмівного обладнання, які зв'язані із їхнім замерзанням та способи їх тимчасової експлуатації вказуються в місцевих інструкціях.

11. У всіх випадках виявлення несправності гальма на локомотиві чи вагоні МВРС і при неможливості її усунення машиніст особисто повинен виключити гальмо, повністю випустити повітря випускними клапанами і перевірити відхід гальмівних колодок від коліс.

Несправність гальмівного обладнання повинна бути усунена на найближчих станціях, де знаходиться депо чи ПТО.

Особливості управління гальмами зимою

1. При нульовій і мінусовій температурі навколишнього середовища гальмування при перевірці дії автогальм проводити зниженням тиску у зрівнювальному резервуарі:

- у вантажних завантажених поїздах на 0,8-0,9 кгс/см²;
- у вантажних порожніх поїздах на 0,5-0,6 кгс/см²;
- в пасажирських поїздах і МВРС – на 0,5-0,6 кгс/см² (Для перевірки ЕПГ тиск в ГЦ повинен бути 1,5-2,0 кгс/см²);
- в пасажирських поїздах і МВРС з композиційними гальмівними колодками чи дисковими гальмами – 0,6-0,7 кгс/см² (для ЕПГ тиск в ГЦ повинен бути 2,0-2,5 кгс/см²).

При снігопаді, сніжних заметах, заметілі перед перевіркою дії автогальм поїздів з композиційними гальмівними колодками чи з дисковими гальмами виконати гальмування для очищення снігу і льоду з поверхні тертя колодок чи накладок. Якщо таке гальмування до перевірки гальм виконати неможливо, то відлік відстані, яку проходить поїзд в процесі зниження швидкості на 10 км/год, починати проводити з початком зниження швидкості, але не пізніше проходження поїздом віддалі 200-250 м після початку гальмування. В такому разі локомотивна бригада орієнтується не по сигнальним знакам «Кінець гальмування», а по відстані, вказаній в таблиці.

Таблиця.І

Гальмівний шлях при перевірці дії гальм для вантажних навантажених поїздів з гальмівним коефіцієнтом 0,33 (в метрах).

Інтервал швидкості, км / год	Крутизна спуску			
	0	0,002	0,004	0,006
40-30	250	300	350	400
50-40	300	350	450	500
60-50	450	500	600	700

Таблиця 2

Гальмівний шлях при перевірці дії автогальм та ЕПГ для профіля колі 0-0,006 і відповідного гальмівного коефіцієнта (К).

Інтервал швидкості, км / год	Величина гальмівного шляху, м		
	електропоїзда к=0,60	пасажирський та дизель-поїзда к=0,60	вантажний порожній к=0,55
40-30	100	150	100-150

50-40	120	200	150-200
60-50	140	250	200-250
70-60	160	300	250-300

В залежності від місцевих умов місцевими інструкціями може встановлюватися два гальмування: початкове (для очистки колодок від снігу і льоду) і для перевірки дії гальм.

2. При всіх видах випробування автогальм першу ступінь гальмування виконувати зниженням тиску в зрівнювальному резервуарі у відповідності п. п. 9.2.3, 9.2.4 цієї Інструкції, а при температурі повітря нижче -30°C – на $0,8-0,9$ кгс/см² у вантажних поїздах і на $0,5-0,6$ кгс/см² – в пасажирських поїздах нормальної довжини.

9.2.3. Повне випробування гальм пасажирських поїздів. Перед проведенням повного випробування гальм зарядити ГМ, перевірити цілісність гальмівної магістралі поїзда і переконатися у вільному проходженні стисненого повітря по ній. Для цього оглядач вагонів хвостової групи повинен через оглядача головної групи вагонів поїзда сповістити машиніста по парковому зв'язку чи радіозв'язку про початок проведення перевірки і, дотримуючись особистої безпеки, відкрити останній кінцевий кран хвостового вагона і після спрацювання прискорювачів екстреного гальмування повітророзподільників вагонів закрити його. У вагонів з гальмами західноєвропейських типів кран відкривати на 2-4 с.

Машиніст локомотива, після повідомлення сигналу про початок перевірки цілісності ГМ, повинен поставити ручку крана машиніста в III положення, і при спрацюванні автогальм локомотива (визначає по манометру ГМ) протягнути стрічку швидкостеміра, збільшити розрядку ГМ до $0,5$ кгс/см², виконати відпуск гальм поїзда і зарядити ГМ, повідомити про результати перевірки оглядача вагонів головної групи.

Після повної зарядки ГМ поїзда до встановленого тиску машиніст і оглядач вагонів повинні перевірити щільність ГМ.

Для перевірки щільності гальмівної магістралі в пасажирському поїзді необхідно перекрити комбінований кран чи кран подвійної тяги і по закінченню 20 с після перекриття крана заміряти падіння тиску в ГМ, зниження тиску допускається не більше ніж на $0,2$ кгс/см² на протязі 1 хв. чи $0,5$ кгс/см² на протязі 2,5 хв.

Перевірити дію ЕПП при відключеному тумблері дубльованого живлення проводів № 1 і № 2. Після зарядки ГМ поїзда до встановленого тиску включити джерело електричного живлення — повинна загорітися сигнальна лампа «О». По сигналу оглядача вагонів виконати ступінь гальмування постановкою ручки крана машиніста в положення УЕ до отримання тиску в гальмівних циліндрах локомотива $1,0-1,5$ кгс/см², а потім перевести ручку крана в IV положення. При гальмівному положенні ручки крана машиніста на світловому сигналізаторі чи пульті машиніста повинна загорітися лампа «Т», а напруга джерела живлення повинна бути не менше 40В, а при переведенні ручки крана в положення перекришії ця лампа повинна згаснути і загорітися лампа «П». Оглядачі зобов'язані перевірити дію ЕПП у всьому поїзді і переконатися в їх нормальній роботі. Розмикачем перевірити напругу ЕПП у хвостовому вагоні, яка не повинна бути менше 30В при загальмованих ЕПП.

Після цього по сигналу оглядача «Відпустити гальма» машиніст зобов'язаний відключити тумблер ланцюга живлення ЕПП, залишити ручку крана машиніста (РКМ) в положенні перекришії. Через 15 с, коли відбудеться відпуск гальм у поїзді, включити тумблер ланцюга живлення ЕПП, після чого оглядачі повинні перевірити відпуск гальм у всіх вагонах і повідомити машиніста про закінчення перевірки. Потім машиніст повинен перевести РКМ в поїзне положення, зарядити ГМ поїзда і виключити джерело живлення ЕПП. При випробуванні ЕПП від переносних чи стаціонарних пристроїв виконувати такі ж операції, як при випробуванні від локомотива, з живленням ГМ стиснутим повітрям постійного зарядного тиску. Допускається перевірка дії ЕПП в автоматичному режимі повторних ступенів гальмування і відпуску від стаціонарного пульта без розрядки ГМ. В цьому випадку в процесі перевірки оглядачами повного відпуску в ланцюг живлення ЕПП подається напруга перекришії, яка відключається після закінчення перевірки.

Після повного випробування ЕПП і повної зарядки гальмівної мережі не раніше ніж через 30 с перевірити дію автоматичних гальм по сигналу оглядача вагонів.

Для перевірки автогальм на чутливість до гальмування необхідно знизити тиск у зрівнювальному резервуарі за один прийом на 0,5-0,6 кгс/см². Після пониження тиску в зрівнювальному резервуарі на вказану величину РКМ перевести в положення перекиші із живленням. При такому пониженні тиску всі автогальма у поїзді повинні прийти в дію і довільно не відпускати до моменту їх відпуску краном машиніста.

Оглядачі не раніше ніж через 2 хв. після виконаного гальмування зобов'язані перевірити стан і дію гальм по всьому поїзді в кожному вагоні і переконатися в їх нормальній дії по виходу штоків гальмівних циліндрів і притисненню колодок до поверхні кочення коліс.

Після закінчення перевірки дії на гальмування відпустити автогальма переводом РКМ в поїзне положення.

Оглядачі повинні перевірити відпуск гальм у кожному вагоні по схову штока гальмівного циліндра і відходженню колодок від коліс.

Всі виявлені несправності гальмівного обладнання на вагонах повинні бути усунені і дія гальм у цих вагонах знову перевірена.

9.2.4. Повне випробування автоматичних гальм вантажних і вантажно-пасажирських поїздів.

Перед початком проведення повного випробування автогальм зарядити ГМ, перевірити цілісність гальмівної магістралі поїзда і переконатися у вільному проходженні стисненого повітря по ній. Для цього оглядач вагонів хвостової групи по парковому зв'язку або радіозв'язку повинен через головного оглядача вагонів повідомити машиніста про початок проведення перевірки, а потім, з дотриманням техніки безпеки, відкрити останній кінцевий кран хвостового вагона і через 5-7 с закрити його.

Після спрацювання автогальм локомотива, визначеному по загоранню лампи "ГМ" сигналізатора № 418, машиніст зобов'язаний протягнути стрічку швидкостеміра і виконати ступінь гальмування зниженням тиску у зрівнювальному резервуарі на 0,5-0,6 кгс/см². Після чого через 5-7 с виконати відпуск і зарядку гальмівної мережі поїзда і повідомити про результати перевірки оглядача вагонів головної групи.

Після повної зарядки ГМ поїзда до встановленого тиску машиніст і оглядач вагонів зобов'язані перевірити щільність гальмівної магістралі.

Для цього після відключення компресорів регулятором при досягненні в головних резервуарах локомотива граничного тиску (на паровозах шляхом закриття паровипускного вентиля насоса) і подальшого зниження цього тиску на 0,4-0,5 кгс/см² замірити час його зниження на 0,5 кгс/см² при поїзному положенні ручки крана машиніста.

Для поїздів з локомотивами в голові найменш допустимий час зниження тиску при перевірці щільності ГМ в залежності від серії локомотива, довжини составу і об'єму головних резервуарів вказаний в табл. 9.1.

На вантажних локомотивах, які обладнані пристроєм контролю щільності ГМ, перевірку щільності проводити по показанню цього пристрою.

При довжині поїзда більше 200 осей оглядач вагонів зобов'язаний зробити замір зарядного тиску в магістралі хвостового вагона за допомогою манометра, який встановлюється на головку з'єднувального рукава останнього вагона і переконатися, що зарядний тиск не менший вказаного в п. 9.2.6 цієї Інструкції.

Після закінчення вищевказаних операцій і повній зарядці ГМ по сигналу хвостового оглядача вагонів головний оглядач подає машиністу сигнал для перевірки роботи автоматичних гальм. Для цього потрібно ручку крана машиніста перевести із поїзного в V положення і знизити тиск у зрівнювальному резервуарі на 0,6-0,7 кгс/см² з наступним переведенням її в IV положення.

По закінченню 2 хв. від виконаного гальмування оглядачі зобов'язані перевірити стан та дію гальм по всьому поїзді в кожному вагоні і переконатися в їх нормальній роботі на гальмування

по виходу штоків гальмівних циліндрів і притисненню колодок до поверхні кочення коліс, а машиніст зобов'язаний перевірити щільність гальмівної магістралі, яка не повинна відрізнятися від щільності в поїзному положенні ручки крана машиніста більше ніж на 10% в сторону зменшення. У протилежному разі оглядачам вагонів необхідно усунути витікання повітря через повітророзподільники, гальмівні циліндри чи авторежими.

Під час гальмування хвостовий оглядач заміряє величину виходу штока гальмівного циліндра хвостового вагона, записує номер хвостового вагона і ці дані передає при зустрічі головному оглядачу зі своїм підписом в довідці ф. ВУ-45.

В поїздах довжиною до 350 осей по закінченню перевірки дії на гальмування по сигналу оглядача відпустити автогальма переведенням ручки крана машиніста в поїзне положення. У вантажних поїздів збільшеної довжини (більше ніж 350 осей) відпуск автогальм проводити постановкою РКМ

Таблиця 9.1

Час зниження тиску на 0.5 кгс/см² в головних резервуарах при перевірці щільності гальмівної мережі поїзда.

Серія локомотива	Час, с, при довжині составу в осях								
	до 100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-350	351-400	401-450	451-500
ТЕ10, ТГ-106, ТГМЗ, ТГМ5, ТЕМ1, ТЕМ2, ЧМЕ2, ЧМЕЗ, ФД, ЛВ, ЛС, ТЕ, Е (всіх індексів) Є (всіх індексів)	50	35	25	22	20	17	15	13	11
ВЛ60 (всіх індексів), ТЕ1, М62	50	40	30	25	22	19	17	15	13
ВЛ8, ТЕ2, ВЛ10 (з № 19) ВЛ-11	70	50	40	30	27	23	20	18	15
ВЛ80 (всіх індексів), ВЛ82	85	60	45	40	33	29	25	23	19
ВЛ10 (№1-18), 2ТЕ10, 2ТЕ116, ТЕ3 ТГ16, ТГ20, ТГ102, ВЛ11 ^М ВЛ85	90	65	50	45	35	31	28	25	21
ВЛ15, 2ТЕ10У	112	81	62	56	44	39	35	31	26

Примітка:

1. Час зниження тиску в головних резервуарах для локомотивів серій, не вказаних в таблиці, а також в резервуарах стаціонарних пультів ПТО приймати по графі локомотив з відповідним об'ємом головних резервуарів.

2. При роботі по системі багатьох одиниць, коли головні резервуари локомотивів з'єднані в загальний об'єм, вказаний час збільшувати пропорційно зміні об'ємів головних резервуарів.

3. При перевірці щільності гальмівної мережі вантажного поїзда з підвищеного зарядного тиску 6,0-6,2 кгс/см² норми часу зменшувати на 20%, при зарядному тиску 4,8-5,0 - збільшувати на 10%.

в І положення з витримкою в ньому до одержання тиску в зрівнювальному резервуарі на 0,5-0,6 кгс/см² вище зарядного з наступним переведенням в поїзне положення.

Оглядачі вагонів повинні перевірити відпуск гальм у кожного вагона поїзда по схову штока гальмівного циліндра і відходу гальмівних колодок від коліс. При виявленні повітророзподільників, що не спрацювали на відпуск, не дозволяється проводити їх відпуск

на вісь, на середній — від 3 до 6 тс на вісь (включно), на порожній — менше 3 тс на вісь.

У вантажних вагонах, обладнаних композиційними колодками, повітророзподільники включати на порожній режим при завантаженні на вісь до 6 тс включно, на середній — при завантаженні на вісь більше 6 тс.

В завантаженому стані вагонів-хопперів для перевезення цементу, обладнаних композиційними колодками, повітророзподільники включати на вантажний режим гальмування.

Використання на інших вантажних вагонах з композиційними колодками вантажного режиму допускається в наступних випадках: окремою вказівкою УЗ для конкретних типів вагонів; наказом начальника залізниці на основі експериментальних поїздок на конкретних ділянках залізниці при осьовому навантаженні вагонів не менше 20 тс, а також згідно з п. 18.4.6 цієї Інструкції.

Включати повітророзподільники у вантажних поїздах на гірський режим необхідно перед затяжними спусками крутизною 0,018 і більше, а переключати на рівнинний режим — після проходження поїздом цих спусків у пунктах, встановлених наказом начальника залізниці.

Допускається у вантажних навантажених поїздах використовувати гірський режим по місцевим умовам і на спусках меншої крутизни (встановлює начальник залізниці). В поїздах, які мають состави із порожніх вагонів, при наявності та справності дії електричного гальма на локомотиві із врахуванням місцевих умов після проведення експериментальних поїздок і розробки інструкції, за дозволом УЗ допускається використовувати рівнинний режим повітророзподільників на затяжних спусках крутизною до 0,025. |||

Враховуючи досвід експлуатації гальм на крутих затяжних спусках, начальникам залізниці своїм наказом дозволяється встановлювати порядок, при якому в разі сніжних заметів, снігопадів, заметілі чи рівні снігу, що перевищує рівень головок рейок, тимчасово закривати для руху такі ділянки до очистки від снігу колій та рейок.

7. На шляху прямування частіше перевіряти роботу автогальм, виконувати ступінь гальмування протягом не менше 20-30 с для очистки колодок від снігу та льоду. Такій же перевірці підлягають і електропневматичні гальма при веденні пасажирських та моторвагонних поїздів.

Час, по закінченню якого повинна проводитись перевірка гальм, вказується в місцевій інструкції. Там же вказуються додаткові місця перевірки гальм перед прямуванням по спускам.

При снігопаді, заметілі, снігових заметах та щойновипавшому снігу, рівень якого перевищує рівень головок рейок, до гальмування перед входом на станцію, де має бути зупинка поїзда, чи перед прямуванням по спуску виконати гальмування для перевірки роботи гальм, якщо час прямування поїзда без гальмування до цього перевищував 20 хв.

8. При ступені гальмування більш ніж 1,0 кгс/см² (більш ніж 2,5 кгс/см² в ГЦ) попередньо за 50-100 м до початку гальмування приводити в дію пісочницю і подавати на рейки пісок до закінчення гальмування (крім одиночного локомотива — див. п. 10.1.25).

|||||10.1.25. При гальмуванні до зупинки з використанням піску на локомотиві подачу піску припинити при зниженні швидкості до 10 км/год перед зупинкою. Якщо одиночнопрямуючий локомотив зупинений з використанням піску на ділянці з автоблокуванням чи на станції, що має електричну централізацію, необхідно привести в рух

локомотив і з'їхати на чисті рейки. |||

9. Якщо при під'їзді поїзда до станцій, до заборонених сигналів та сигналів зменшення швидкості, при прямуванні по спуску після першої ступені гальмування протягом 20-30 с не буде отриманий початковий ефект або при подальшому русі буде відсутній необхідний гальмівний ефект в поїзді – виконати екстрене гальмування; при безуспішній спробі зупинити поїзд діяти згідно п. 10.1.14 цієї Інструкції.

|||10.1.14 У випадку виявлення відмови автогальм в поїзді (за час, вказаний в п. 10.1.2 цієї Інструкції) виконати екстрене гальмування і взяти всіх заходів до зупинки поїзда При марній спробі зупинити поїзд — подавати сигнал загальної тривоги і по радіозв'язку повідомити черговому першої станції, що знаходиться попереду, чи диспетчеру про те, що трапилось щоб вони могли взяти заходів до вільного прийому поїзда на станцію або його пропуску через станцію. Кондуктор чи провідник вагона після того, як почув сигнал загальної тривоги або побачив сигнали зупинки, зобов'язаний відкрити стоп-кран і привести в дію ручне гальмо на вагонах, які він обслуговує.

Після зупинки поїзда з'ясувати причину незадовільної роботи гальм Якщо усунути несправність чи відновити дію гальм на місці неможливо, то подальше ведення поїзда виконати відповідно ПТЕ та Інструкцією з руху поїздів та маневровій роботі на залізницях України. |||