ОСОБЛИВОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОГАЛЬМ ТА УПРАВЛІННЯ НИМИ У ВАНТАЖНИХ ПОЇЗДАХ ПІДВИЩЕНОЇ ВАГИ ТА ДОВЖИНИ

11.1. Загальні положення

11.1.1. Обертання поїздів підвищеної ваги та довжини (вантажних поїздів звичайного чи спеціального формування) і з'єднаних поїздів організовується для підвищення пропускної та провізної здатності дільниць і напрямків, скорочення затримання поїздів при виділенні "вікон" для ремонтно-колійних та будівельних робіт з такими схемами формування:

- з установленням локомотива (локомотивів) у голові со става: із порожніх вагонів і кількістю осей 350—520 (включно); вагою 6,0—8,0 тис. тс і кількістю осей 350—400 (включно);
- з установленням локомотивів у голові та хвості состава вагою 6,0—12,0 тис. тс і кількістю осей 400—560 (включно);
- з установленням локомотивів у голові та останній третині состава вагою 8,0—16,0 тис. тс і кількістю осей 540—780 (включно);

з'єднаних поїздів з установленням локомотивів у голові й середині состава:

- вагою 6,0—12,0 тис. тс і кількістю осей 400—540 (включно) з об'єднаною гальмівною магістраллю;
- із составом з навантажених і составом з порожніх вагонів вагою 6,0—10,0 тис. тс і кількістю осей 400—680 (включно) з об'єдна ною гальмівною магістраллю;
- із порожніх вагонів і кількістю осей понад 480—780 (включно) з об'єднаною гальмівною магіст раллю.

Поїзд, у складі якого понад 240 осей вагонів-хоперів усіх моделей, формуванню та відправленню не підлягає.

11.1.2. Організація обертання поїздів підвищеної ваги та довжини має здійснюватися після проведення розрахунків та дослідних поїздок, виконання комплексу організаційно-технічних заходів, розроблення місцевих інструкцій, затверджених начальником залізниці, вивчення та практичного засвоєння їх усіма причетними працівниками, розроблення та затвердження режимних карт водіння поїздів.

У місцевих інструкціях для кожної дільниці має передбачатися порядок підготовки формування, водіння та пропускання поїздів підвищеної ваги та довжини, забезпечення безпеки руху і взаємної інформації між поїзними диспетчерами, енергодис-петчерами, черговими по станціях і локомотивними бригадами, а також порядок користування радіозв'язком та регламент переговорів.

Режимні карти розробляють, виходячи з наявності в складі поїзда вагонів із завантаженням менше 10 тс на вісь, а також вагонів на візках пасажирського типу з урахуванням прикладення сил тяги чи електричного гальмування на автозчеп локомотива не більше 50 тс; у поїздах, що мають у своєму складі всі вагони із завантаженням понад 10 тс на вісь (вугільні, рудні, наливні та інші состави), допустима сила тяги чи електричного гальмування на атвозчеп локомотива повинна бути не більше 95 тс. Сила тяги на автозчеп локомотива, що працює на розтяжку, не повинна перевищувати під час рушання з місця 95 тс, а під час розгону і в русі —130 тс.

Силу тяги на автозчеп локомотива визначають за його тяговими характеристикам за відніманням опору руху чи вимірювальними засобами вагонів-лабораторій у ході дослідних поїздок. Технічне обслуговування, порядок розміщення та увімкнення гальм, експлуатація автогальм та управління ними на шляху прямування вантажних поїздів підвищеної ваги та довжини проводиться згідно з цією Інструкцією.

11.1.3. Обертання поїздів підвищеної ваги та довжини доз воляється на одно- та двоколійних дільницях у будь-який час доби за температури не нижчої —ЗО °С, а поїздів з порожніх вагонів — не нижчої —40 °С.

11.1.4. Об'єднання та роз'єднання таких поїздів дозволяєть ся на спусках і підйомах до 0,006 з дотриманням умов безпеки руху, передбачених місцевою інструкцією. Дозволяється з'єдну вати поїзди в складі вантажних та порожніх вагонів, а також по їзда з порожніх вагонів, при цьому поїзд меншої ваги чи з порожніх вагонів необхідно розміщувати в хвості такого поїзда. У з'єдна них поїздах, які складаються з двох вантажних чи порожніх составів, у хвості розміщується поїзд меншої довжини.

11.1.5. Підготовку гальмівного обладнання вагонів дозво ляється проводити в составах на різних коліях з обов'язковим повним випробуванням автогальм у кожному з составів, які підлягають наступному з'єднанню під час формування поїзда.
11.1.6. Обертання поїздів підвищеної ваги та довжини доз воляється на дільницях з керівними спусками (включно): за наявності обмеження швидкості менше 25 км/год — до 0,008, а у решті випадків — до 0,012; поїздів з порожніх вагонів і кількістю осей понад 350 — до 0,018.
Пропускання вантажних поїздів підвищеної ваги та довжини з керівними спусками, вищими за вказані, УЗ дозволяє на основі позитивних результатів дослідних поїздок на конкретній дільниці.
11.1.7. Управління гальмами в поїздах з локомотивами, розміщеними в составі чи в хвості, виконують машиністи локомотивів з використанням радіозв'язку за командами машиніста головного локомотива. Порядок користування радіозв'язком встановлюється за місцевою інструкцією.
11.1.8. Два локомотиви, що стоять разом у голові чи составі поїзда, обладнаних системою багатьох одиниць, мають працювати зі з'єднаними між локомотивами постачальними магістралями та синхронною роботою компресорів.
11.1.9. Усі локомотиви в поїздах підвищеної ваги та довжини слід обладнувати кранами машиніста, які мають положення VA, та сигналізаторами розриву ГМ із датчиком № 418.
11.1.10. Службові гальмування за зниження тиску в зрівнювальному резервуарі понад 0,6 кгс/см2 аж до повного службового гальмування в один прийом з головного локомоти ва слід виконувати встановленням РКМ у положення V із витри муванням її в цьому положенні до зменшення тиску в ЗрР на 0,5—0,6 кгс/см2 і наступним переведенням ручки в положення VA. Після одержання необхідного розрядження ручку треба пе ревести в положення IV. Повторний ступінь гальмування прово дять після припинення випускання повітря із ГМ через кран машиніста переведенням ручки крана в положення V.
Повне службове гальмування провадять за вищевказаним порядком у випадках, передбачених п. 10.1.20, зі зменшенням тиску в ЗрР у поїздах вагою 6 тис. тс і більше на 1,8— 2,0 кгс/см2, а у поїздах з порожніх вагонів з кількістю осей 350 і більше — на 1,5—1,7 кгс/см2.
11.1.11. Дозволяється застосовувати електричне гальму вання на локомотивах, що знаходяться в голові чи составі по їзда, а також на обох локомотивах. Місця використання елект- рогальмування та граничні значення струму мають бути відображені в місцевих інструкціях та режимних картах з обо в'язковим виконанням вимог, вказаних у п. 10.1.31.
11.1.12. Набір і відключення (за винятком екстреного галь мування) тягових та гальмівних позицій провадять так, щоб на рощування сили тяги чи гальмування від нуля до максимально го значення та її зменшення з максимального значення до нуля проходило не швидше ніж за 25 с.
Для попередження розривання автозчепів після відпускання автогальм на дільницях з переломним поздовжнім профілем колії дозволяється увімкнення 25 % повітророзподільників на гірський режим з голови поїзда звичайного формування вагою понад 6,0 тис. тс і довжиною більше 350 осей, а також з головної частини першого состава з'єднаного поїзда вагою 6,0—12 тис. тс чи поїзда спеціального формування вагою понад 6,0 тис. тс.
Порядок переключення режимів повітророзподільників встановлюється за наказом начальника залізниці.
11.1.13. Максимально допустима швидкість руху поїздів підвищеної ваги та довжини за умовами забезпечення гальмівними засобами встановлюється відповідно до діючих нормативів з гальм.
11.1.14. Під час з'єднування поїздів машиністи повинні дот римуватися наступного порядку:
- узгодити по радіозв'язку під'їзд до першого поїзда;
- під час руху на з'єднання поїздів машиніст другого поїзда за 50—100 м до хвостового вагона попереднього поїзда має зни зити швидкість до 3 км/год, узгодити по радіозв'язку з машиністом цього поїзда можливість зчеплення і підтягнути со став для з'єднування. Забороняється осаджувати поїзди для їх з'єднування;
- після зчеплення машиніст локомотива, який знаходиться в середині состава, повинен перевірити правильність з'єднання автозчепів і рукавів ГМ локомотива і хвостового вагона першо го

поїзда, повідомити машиністу головного локомотива номер свого поїзда, його вагу, довжину та гальмівне натиснення (за довідкою ВУ-45).

11.1.15. Підчас роз'єднання поїздів після зупинки:

- машиністу не слід не відпускати автогальма до роз'єдну вання рукавів;
- відпускання автогальм хвостової частини першого поїзда повинен перевіряти помічник машиніста другого локомотива по двох останніх вагонах;
- машиніст першого поїзда починає рух після повідомлення машиністу другого поїзда про відпускання гальм хвостових вагонів першого поїзда.