|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | Приложение № 32 |
|  | УТВЕРЖДЕНО:  Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества  протокол от «5-6» ноября 2024 г. № 81 | | |
|  |  | | |
|  |  | | |
|  |  | | |

ИЗВЕЩЕНИЕ №18

об изменении

«Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава»

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| АО  «ВНИИЖТ» | | Отдел | | ИЗВЕЩЕНИЕ | | | | ОБОЗНАЧЕНИЕ | | | |
| НЦ «НПСАП» | | № 18 | | | |  | | | |
| ДАТА ВЫПУСКА | | | | СРОК ИЗМ. | |  | |  | Лист | | Листов |
| 12 | | 7 |
|  | | | | срочно | |
| ПРИЧИНА | | | |  | | | | | КОД | | |
| 9 | | |
| УКАЗАНИЕ О ЗАДЕЛЕ | | | | Задела нет | | | | | | | |
|  | | | | | | | |
| УКАЗАНИЕ О ВНЕДРЕНИИ | | | | с 01 января 2025 г. | | | | | | | |
|  | | | | | | | |
| ПРИМЕНЯЕМОСТЬ | | | |  | | | | | | | |
| РАЗОСЛАТЬ | | | |  | | | | | | | |
| ПРИЛОЖЕНИЕ | | | |  | | | | | | | |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | | | | | | | | |
| 18 |  | | | | | | | | | | |
| 1 Пункт 98. После слов «…кабину, машинист обязан» добавить «(за исключением смены кабины управления после прицепки к составу)». Далее по тексту.  2. Пункт 104. Изложить в следующей редакции:  «После прицепки локомотива к грузовому составу, заторможенному или с незаряженной тормозной сетью, необходимо до соединения рукавов тормозной магистрали и открытия концевых кранов выполнить торможение краном машиниста снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15‑0,17 МПа (1,5-1,7 кгс/см2).  После соединения рукавов тормозной магистрали и открытия концевых кранов между локомотивом и первым вагоном управляющий орган крана машиниста перевести в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного и повысить давление в уравнительном резервуаре в поезде до 100 осей до зарядного давления, а в поезде свыше 100 осей - на 0,10-0,12 МПа (1,0‑1,2 кгс/см2) выше отрегулированного зарядного давления.  После чего управляющий орган крана машиниста перевести в поездное положение.».  3. Объединить пункты 104 и 105.  4. Пункт 133, последний абзац. После слов «… тормозов» добавить «на перегоне и на станциях, где нет осмотрщиков вагонов или работников, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры, производится локомотивной бригадой». Далее по тексту.  5. Пункт 179. После 5 абзаца добавить абзац следующего содержания: «Если при следовании грузового поезда на запрещающий сигнал светофора появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали, следует отключить тягу, | | | | | | | | | | | |
|  | | | СОСТАВИЛ | | Н.КОНТР. | | УТВЕРДИЛ | | | ПР. ЗАКАЗЧИКА | |
| Должность | | | Главный специалист Центра НЦИ | | Руководитель  Центра НЦИ | | Директор НЦИ | | |  | |
| Фамилия | | | Касандров М.Д. | | Горюнов Г.Н. | | А.В.Савин | | |  | |
| Подпись | | |  | |  | |  | | |  | |
| Дата | | | 10.03.2023 | | 10.03.2023 | | 25.03.2023 | | |  | |
| ИЗМЕНЕНИЕ ВНЁС | | | | | |  | | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ | |  |  | Лист |
| № 18 | |  | 3 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | |
| 18 |  | | | |
| произвести полное служебное торможение с последующим установкой управляющего органа крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения и остановить поезд. После остановки поезда произвести отпуск тормозов установленным порядком и зарядить тормозную магистраль. После зарядки тормозной магистрали поставить управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения на 3-7 секунд и наблюдать за давлением тормозной магистрали. Если происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали, то необходимо произвести экстренное торможение, осмотреть поезд, сверить номер хвостового вагона с натурным листом, проверить наличие поездного сигнала на хвостовом вагоне, целостность и плотность тормозной магистрали и выполнить сокращенное опробование тормозов. Если не происходит быстрого и непрерывного падения давления, следует отпустить тормоза установленным порядком.». Далее по тексту.  6 Пункт 186. Изложить в следующей редакции:  «По прибытии мотор-вагонного подвижного состава в основное или оборотное депо необходимо выпустить конденсат из главных резервуаров, масло-влагоотделителей и влагосборников, продуть тормозную и питательную магистрали путем последовательного двухкратного открытия с двух сторон концевых кранов при положении управляющего органа крана машиниста в позиции, обеспечивающей повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления.  При предстоящем планируемом длительном отстое моторвагонного подвижного состава в нерабочем состоянии дополнительно открыть выпускные краны главных резервуаров и масло-влагоотделителей, отключить компрессоры.».  7. Пункт 189, абзац 5. После слов «…в положение экстренного торможения» добавить «, а на рельсовом автобусе РА-2 в положение служебного торможения». Далее по тексту.  8. Пункт 190, абзац 4. После слов «из положения экстренного торможения» добавить «(из положения служебного торможения на рельсовом автобусе РА-2)». Далее по тексту.  9. Пункт 197, абзац 7. Удалить.  10. Пункт 197, абзац 8. Изложить в следующей редакции «В мотор-вагонных поездах в пути следования сначала проверять действие автоматического тормоза, а затем электропневматического. Порядок проверки приведен в Приложении 4.».  11. Пункт 203, абзац 2. Изложить в следующей редакции:  «Скорость следования моторвагонного подвижного состава при наличии ползунов (выбоин) указана в Правилах технической эксплуатации железных дорог железнодорожной администрации».  12. Изменить нумерацию пунктов с 106-217 на 105-216.  13. Приложение 1. Таблица II.1. Строку 4 изложить в следующей редакции:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Грузовой вагон с двумя тормозными цилиндрами (с раздельным торможением) диаметром 254 мм и ходом штока 125 мм или диаметром 356 мм с композиционными тормозными колодками | 25–65(75)\* | – | – | | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ | |  |  | Лист |
| № 18 | |  | 4 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | |
| 18 |  | | | |
| 14. Приложение 1. Таблица II.1. Добавить строки следующего содержания:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Грузовой вагон с двумя тормозными цилиндрами (с раздельным торможением) диаметром 254 мм с ходом штока 240 мм с композиционными тормозными колодками | 50–100 | – | – | | Восьмиосный грузовой вагон с двумя тормозными цилиндрами диаметром 356 мм (с раздельным торможением) с композиционными тормозными колодками | 50-100 | 40-80 | 130 |   15. Приложение 2, Пункт 48. После 9 абзаца добавить абзац следующего содержания «Отпуск тормозов в поездах до 100 осей производить переводом управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного до зарядного давления.».  16. Приложение 2, пункт 51. Дополнить абзацем следующего содержания:  «Отпуск тормозов в поездах до 100 осей производить переводом управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного до зарядного давления, а свыше 100 осей –повышением давления выше зарядного давления на 0,03-0,07 МПа (0,3-0,7 кгс/см2).».  17. Приложение 2, пункт 54. Удалить.  18. Изменить нумерацию пунктов с 55-71 на 54-70.  19. Приложение 2, пункт 54 (новая нумерация). Добавить абзац следующего содержания:  «Если сокращенное опробование тормозов в пассажирских поездах выполняется после полного опробования от стационарной установки, от стационарного устройства, стационарной установки с регистрацией параметров или локомотива, осмотрщики вагонов и машинист обязаны проверить:  - целостность тормозной магистрали поезда;  - плотность тормозной сети поезда при отключенном питании тормозной магистрали поезда (комбинированным краном или краном двойной тяги), а на локомотивах, оборудованных краном машиниста, у которого передача команды управления от управляющего органа к исполнительным устройствам производится электрическим или иным способом разобщительный кран на тормозной магистрали (при наличии) к исполнительному устройству крана машиниста установить в закрытое положение). По истечении 20 секунд после отключения питания тормозной магистрали замеряют снижение давления в тормозной магистрали: снижение давления допускается не более чем на 0,02 МПа (0,2 кгс/см2) в течение 60 секунд (1 минуты) или 0,05 МПа (0,5 кгс/см2) – в течение 150 секунд (2,5 минут);  - действие тормозов 2-х хвостовых вагонов на торможение и отпуск порядком, установленным как при полном опробовании тормозов. Для проверки автотормозов на торможение необходимо снизить давление в уравнительном резервуаре за один прием на 0,05-0,06 МПа (0,5‑0,6 кгс/см2) от зарядного давления. Отпуск производят переводом управляющего органа крана машиниста в поездное положение.».  20. Приложение 2, пункт 59 (новая нумерация). Изложить в следующей редакции: | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ | |  |  | Лист |
| № 18 | |  | 5 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | |
| 18 |  | | | |
| «Подготовку и опробование тормозного оборудования в составе поезда выполнять от стационарного устройства в том числе с регистрацией параметров или локомотивов. Зарядное давление должно быть: 0,47-0,49 МПа (4,8‑5,0 кгс/см2) для порожнего грузового поезда и 0,49‑0,51 МПа (5,0-5,2 кгс/см2) – для груженого грузового поезда.  При раздельной подготовке и опробовании автотормозов в двух составах, находящихся на разных путях, от стационарных установок, в том числе с регистрацией параметров, или локомотивов с последующим их соединением зарядное давление для составов должно быть 0,47-0,49 МПа (4,8‑5,0 кгс/см2) для порожних грузовых поездов  и 0,49-0,51 МПа (5,0-5,2 кгс/см2) – для груженых грузовых поездов. Такое же зарядное давление должны иметь локомотивы, обеспечивающие маневровые передвижения этих составов при их соединении.».  21. Приложение 2, пункт 72. Удалить.  22. Приложение 2, пункт 73. Удалить.  23. Приложение 2. Изменить нумерацию пунктов с 74 – 79 на 71-76.  24. Приложение 3, пункт 4. После 1 абзаца добавить абзац следующего содержания: «На равнинном профиле пути со спусками до 0,008 при следовании на зелёный огонь светофора или по свободному перегону разрешается первая ступень торможения (кроме проверки действия автотормозов) 0,03-0,06 МПа (0,3 ‑ 0,6 кгс/см2).».  25. Приложение 3, пункт 12. Изложить в следующей редакции: «При длине состава грузового груженого поезда более 100 до 350 осей одновременно с началом отпуска автотормозов затормаживать локомотив краном вспомогательного тормоза с давлением в тормозных цилиндрах 0,10‑0,20 МПа (1,0-2,0 кгс/см2) и выдерживать в заторможенном состоянии в течение 30-40 секунд, после чего отпустить ступенями локомотивный тормоз.  Если при торможении локомотив был заторможен автоматическим тормозом, то применение вспомогательного тормоза не требуется.».  26. Приложение 3. После пункта 15 добавить новый пункт следующего содержания:  «16. Запрещается производить отпуск тормозов в соединённых поездах до его полной остановки при скорости менее 30 км/ч, независимо от температуры окружающей среды».  27. Изменить нумерацию пунктов 16-98 на 17-99.  28. Приложение 3, пункт 68, абзац 1, предложение 1. Заменить «0,05» на «0,03» и «0,5» на «0,3».  29. Приложение 3, пункт 86. Изложить в следующей редакции;  «Если при следовании поезда на электрическом торможении появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, срабатывание датчика контроля состояния тормозной | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ | |  |  | Лист |
| № 18 | |  | 6 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | |
| 18 |  | | | |
| магистрали или самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали), следует перевести на 3 – 7 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и наблюдать за давлением тормозной магистрали.  При этом в случае если:  - не происходит быстрое и непрерывное снижение давления тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, следует выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком;  - происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, следует выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения.  На спусках круче 0,018 довести силу электрического торможения локомотива до макси­мально допустимого значения, предотвратить наполнение тормоз­ных цилиндров локомотива.  По мере снижения скорости, когда по амперметру значение тормозного тока якоря будет близко к нуле­вому, выключить электрическое торможение и полно­стью привести в действие вспомогательный тормоз ло­комотива.».  30. Приложение 3, пункт 99. Объединить с пунктом 98.  31. Приложение 4, пункт 26. Изменить «0,04» на «0,05» и «0,4» на «0,5».  32. Приложение 4, пункт 1, абзац 13. Добавить предложение следующего содержания «Для проверки плотности тормозной сети необходимо перекрыть разобщительный кран от тормозной магистрали к крану машиниста и по истечении 20 секунд после перекрытия крана замерить снижение давления в тормозной магистрали». Далее по тексту.  33. Приложение 4, пункт 1, абзац 19. Заменить «в таблице V.1» на «в пункте 193 (таблица XII.1)». Далее по тексту.  34. Приложение 4, пункт 4, абзац 2. Удалить.  35. Приложение 4, пункт 10, абзац 1. Изложить в следующей редакции «Отпуск автотормозов после служебных торможений, в т.ч. и после проверки автотормозов в пути следования, производить переводом управляющего органа крана машиниста из положения поддержания заданного давления в тормозной магистрали после торможения в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного значения до получения в уравнительном резервуаре установленного зарядного давления с последующим переводом в поездное положение».  36. Приложение 4. Перед 12 пунктом добавить пункт следующего содержания «12. Для проверки действия электропневматических тормозов в пути следования выполнить ступень торможения кратковременным перемещением управляющего органа крана машиниста (или другого органа управления электропневматическим тормозом) из поездного положения в положение служебного торможения электропневматическим тормозом, до создания давления воздуха в тормозных | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ИЗВЕЩЕНИЕ | |  |  | Лист |
| № 18 | |  | 7 |
| ИЗМ. | СОДЕРЖАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ | | | |
| 18 |  | | | |
| цилиндрах головного вагона 0,10-0,15 МПа (1,0-1,5 кгс/см2), после чего управляющий орган крана машиниста перевести в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения (другой орган управления электропневматическим тормозом - в положение «Перекрыша»). После появления тормозного эффекта и снижения скорости на 10 км/ч выполнить отпуск тормозов»  37. Приложение 4. Изменить нумерацию пунктов с 12-30 на 13-31.  38. Приложение 4, пункт 15 (новая нумерация), абзац 1. Заменить «0,05» на «0,03» и «0,5» на «0,3».  39. Приложение 4, пункт 15 (новая нумерация), абзац 5. Изложить в следующей редакции «Полный отпуск электропневматических тормозов после служебных торможений, в т.ч. и после проверки электропневматических тормозов в пути следования, производить переводом управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее повышение давления в тормозной магистрали выше  зарядного значения на 1-2 секунды с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в поездное положение. Отпуск тормозов контролировать по индикатору системы контроля тормоза хвостового вагона и данным давления тормозного цилиндра головного вагона». Далее по тексту.  40. Приложение 4, пункт 23 (новая нумерация). Перечисление б) удалить.  41. Приложение 4, пункт 27(новая нумерация), абзац 2. Заменить «в положение служебного торможения» на «в четвертое положение, обеспечивающее снижение давления в тормозной магистрали до 0,39 МПа (4,0 кгс/см2)». Далее по тексту.  42. Приложение 4, пункт 29 (новая нумерация), абзац 1. Заменить «Места, на которых должна производиться проверка тормозов, указываются в технико-распорядительных документах владельца инфраструктуры» на «Интервал времени и/или места, где должна выполняться проверка тормозов, указываются технико‑распорядительных документах владельца инфраструктуры». Далее по тексту.  43. Приложение 4, пункт 31 (новая нумерация). Заменить «к станциям» на «к остановочным пунктам на станциях и перегонах». Далее по тексту. | | | | |