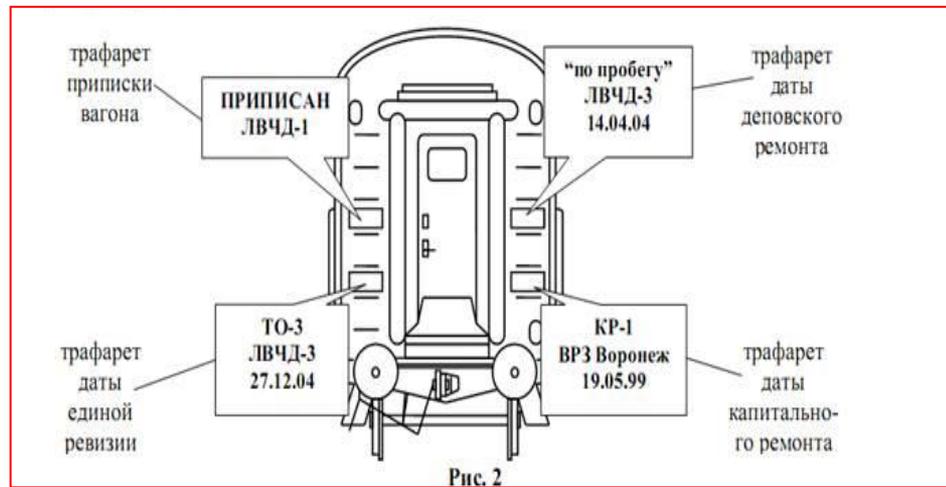


Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

Преподаватель высшей категории
Барашкин Владимир Ильич

Требования к железнодорожному подвижному составу



Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.

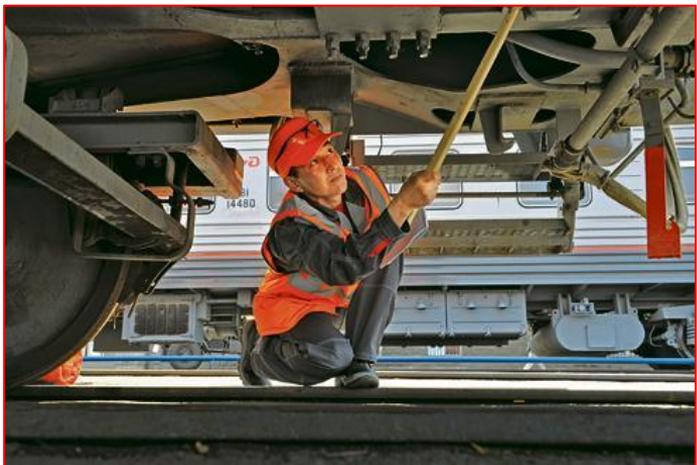
Ответственный за техническое состояние подвижного железнодорожного подвижного состава

- Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.



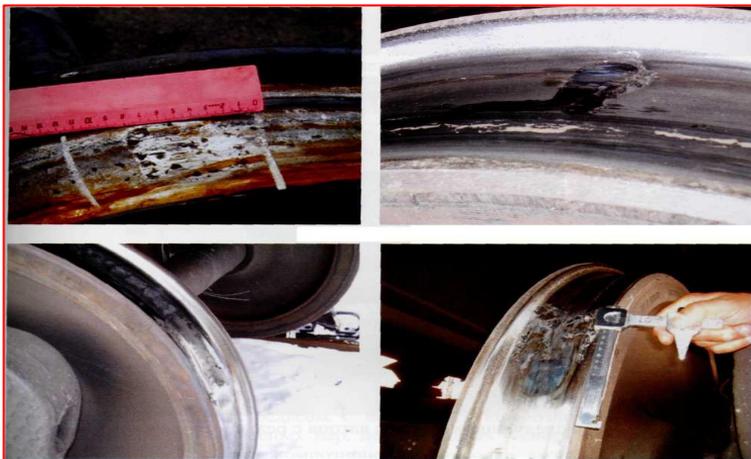
Требования к железнодорожному подвижному составу

На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования не допускается использование потенциально-опасного железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям норм и правил.

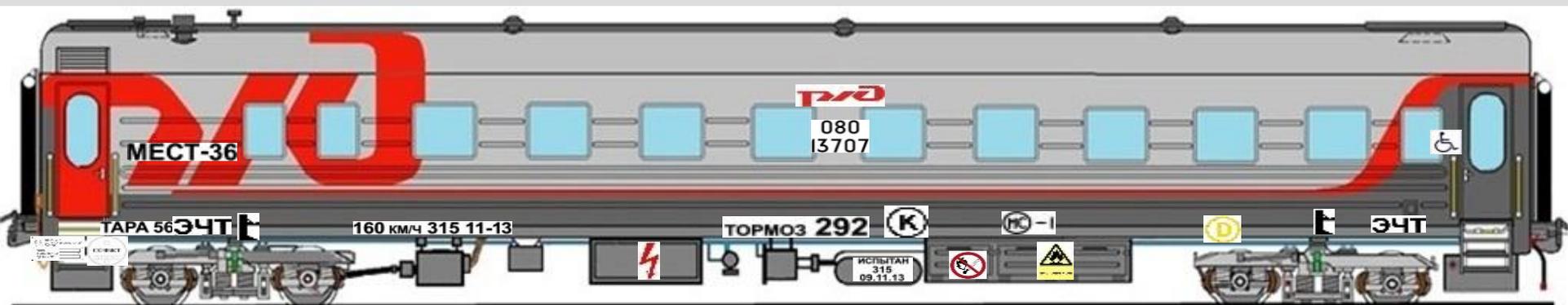


Потенциально опасный железнодорожный подвижной состав

Потенциально опасный железнодорожный подвижной состав- железнодорожный подвижной состав, **техническое состояние** которого в процессе эксплуатации может привести к **возникновению транспортных происшествий и их последствий**, влекущих за собой **причинение вреда жизни или здоровью граждан**, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному **имуществу**, а также **окружающей среде**.



ЗНАКИ И НАДПИСИ НА БОКОВОЙ ПОВЕРХНОСТИ ВАГОНА (ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ЦВЕТ КОНТРАСТНЫЙ ЦВЕТУ КУЗОВА ВАГОНА)



1	НОМЕР ВАГОНА	11	ПОЖАРООПАСНО ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА
2	ТИП ТОРМОЗА (242; 292)	12	ТЕХНИЧЕСКИЙ ЗНАК
3	ТАРА ВАГОНА	13	МЕСТО ДЛЯ ДОМКРАТА
4	ТРАНЗИТНОСТЬ ВАГОНА	14	СООТВЕТСТВИЕ ССФЖТ
5	ВАГОН С ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫМ ТУАЛЕТОМ	15	ТАБЛИЧКА ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ
6	ДОПУСКАЕМАЯ КОНСТРУКЦИОННАЯ СКОРОСТЬ	17	ДАТА ГИДРАВЛИЧЕСКОГО ИСПЫТАНИЯ ЗАПАСНОГО РЕЗЕРВУАРА
7	ТИП КОЛОДКИ	19	ДЛЯ ИНВАЛИДОВ
8	НАПРЯЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ	-	ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ KNORR – BREMSE
9	КОЛИЧЕСТВО МЕСТ		
10	ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОТКРЫТЫМ ОГНЁМ И КУРИТЬ		

ЗНАКИ И НАДПИСИ НА ТОРЦЕВЫХ СТЕНАХ ВАГОНА (ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ЦВЕТ КОНТРАСТНЫЙ ЦВЕТУ КУЗОВА ВАГОНА)



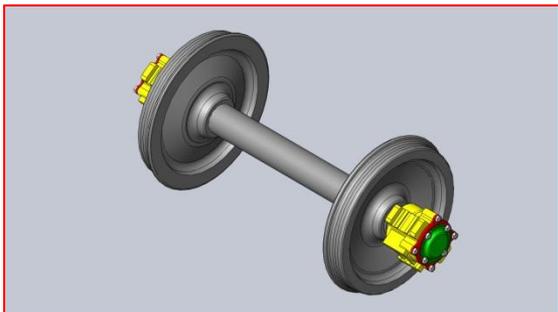
20	РЕВИЗИЯ ЕДИНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ		ЗНАК БЕЗОПАСНОСТИ
20	ОБСЛУЖИВАНИЕ ТЕХНИЧЕКОЕ СЕЗОННОЕ	25	«ОСТЕРЕГАЙСЯ КОНТАКТНОГО ПРОВОДА»
21	ПУНКТ ПРИПИСКИ ВАГОНА		«ДВИЖЕНИЕ С ОТКРЫТОЙ ЛЕСТНИЦЕЙ ЗАПРЕЩАЕТСЯ»
22	РЕМОНТ КАПИТАЛЬНЫЙ КАПИТАЛЬНО-ВОССТАНОСИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ	26	РЕМОНТ ПО ПОБЕГУ (500; 600)
23	ЗНАК БЕЗОПАСНОСТИ	27	СООТВЕТСТВИЕ ССФЖТ
24	РЕМОНТ ДЕПОВСКОЙ	15	ТАБЛИЧКА ЗАВОДА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ С УКАЗАНИЕМ МОДЕЛИ, ЗАВОДСКОГО НОМЕРА, ДАТЫ И МСТА ПОСТРОЙКИ
	ВЫСОТА АВТОСЦЕПКИ НАД УРОВНЕМ ГОЛОВКИ РЕЛЬСА (980-1080)		

Требования к колёсным парам

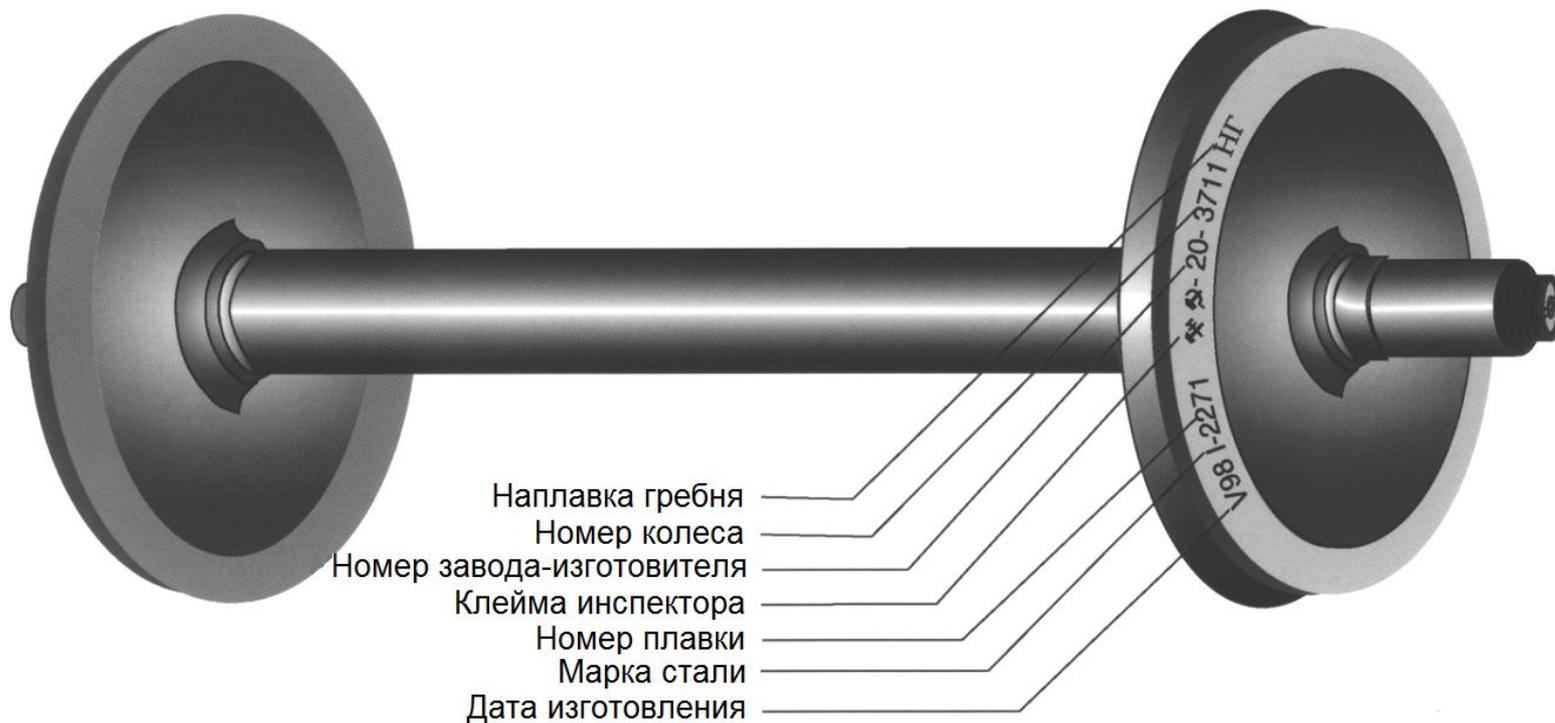
Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным конструкторской и эксплуатационной документации и настоящим Правилам и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования (капитального ремонта) и полного освидетельствования (среднего ремонта) колесной пары.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных конструкторской и эксплуатационной документацией.

Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному освидетельствованию (текущему ремонту), полному освидетельствованию (среднему ремонту).

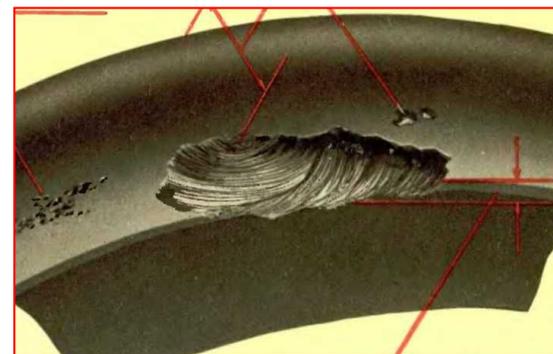
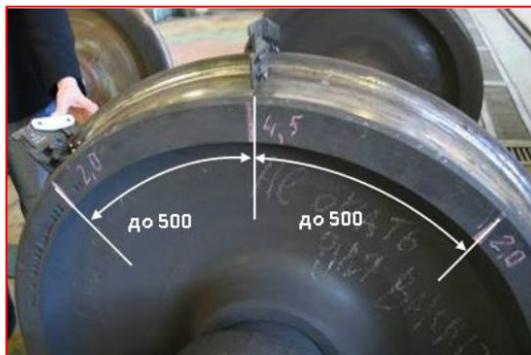


Требования к колёсным парам



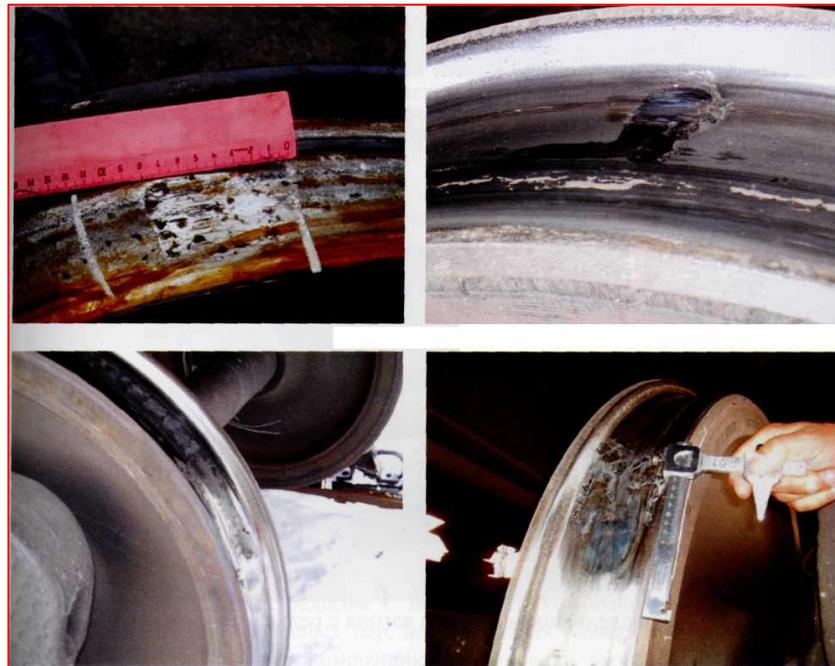
Размеры и неисправности колёсных пар

Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: прокат по кругу катания у локомотивов, пассажирских вагонов более 5 мм; ползун; навар; выщерблина;



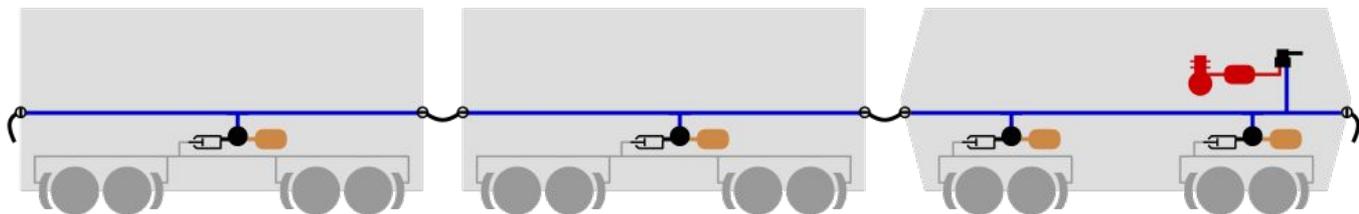
При обнаружении в пути следования дефектов колесных пар (ползун)

Ползун (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не выше 100 км/ч, от 2 до 6 мм. со скоростью не более 15 км/ч., от 6 до 12 мм. Не более 10 км/ч. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары.



Требования к автотормозам железнодорожного подвижного состава

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве тормозной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).



Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным нормами и правилами.

Требования к автотормозам железнодорожного подвижного состава

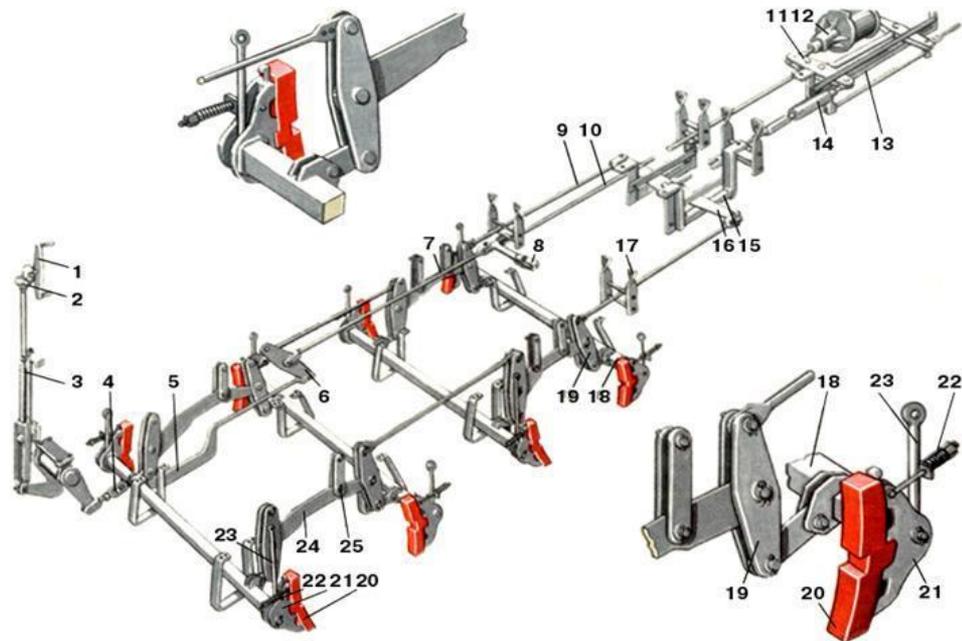
Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном железнодорожном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются.



Ручные тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обеспечивать расчетное тормозное нажатие.

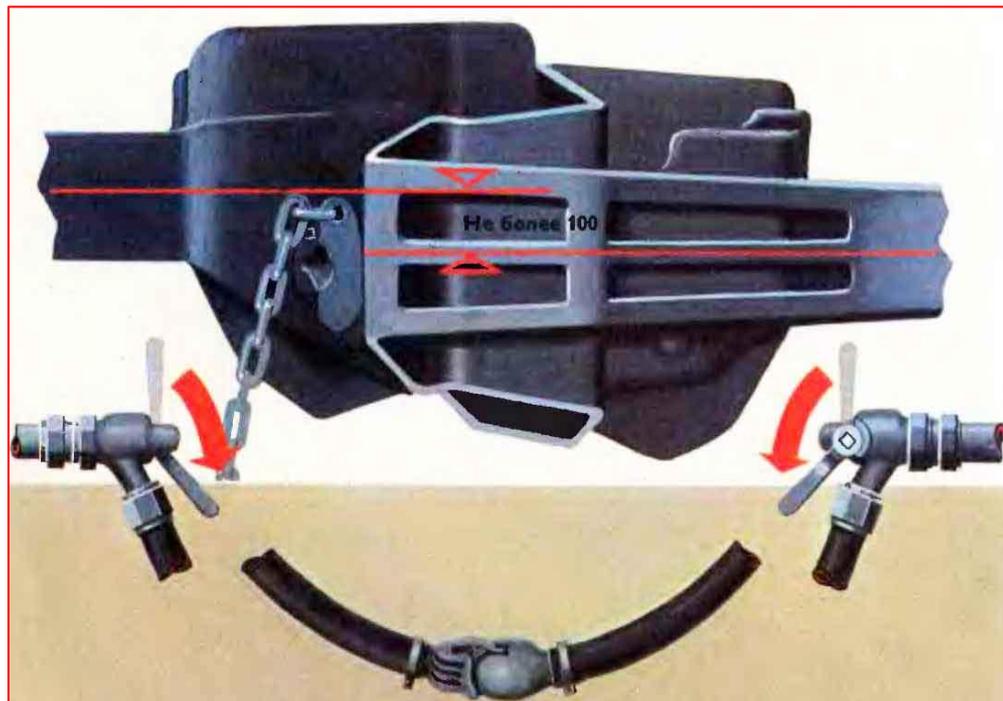
Требования к рычажной тормозной передаче

Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на железнодорожный путь, должны иметь предохранительные устройства.



Требования к высоте автосцепки и разница сцепления между локомотивом и первым вагоном, между вагонами в составе поезда

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: не более 1080 мм не менее 980 мм; в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 140 км/ч, - 50 мм; между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;



Ответственный за правильное сцепление



Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Ответственный за правильное сцепление

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом - осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.



Ответственный за правильное сцепление

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к железнодорожному составу и отцепке его от железнодорожного состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах: в пассажирском поезде - на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда;



