



УТВЕРЖДАЮ
Директор ОАО «РЖД»
по пассажирским перевозкам

Д.В.Пегов

27 » августа 2018 г. № 799

РЕГЛАМЕНТ
взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК»
при организации работы в случае возникновения отказов
электропневматических тормозов в пассажирских поездах

Содержание

1. Общие положения	3
2. Порядок взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при возникновении отказов ЭПТ в составе пассажирского поезда	6
3. Порядок взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при передаче отчетов о работе ЭПТ	10
4. Порядок взаимодействия работников причастных подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при расследовании случаев отказов ЭПТ в пассажирских поездах	12
5. Порядок учета и отнесения ответственности за отказы в работе ЭПТ в пассажирских поездах	14
Приложение № 1. Порядок проведения совместной проверки и определения причин отсутствия или отказа электропневматических тормозов в пассажирских поездах в пути следования	17
Приложение № 2. Акт совместной проверки исправности ЭПТ в поезде	22
Приложение № 3. Акты совместных проверок локомотивов	23
Приложение № 4. Отчет о работе ЭПТ	25
Приложение № 5. Журнал ПТО по учету отправления пассажирских поездов с ЭПТ (инфраструктуры)	26
Приложение № 6. Журнал учета работы ЭПТ в поездах	27

1. Общие положения

1.1. Настоящий Регламент взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах (далее – Регламент) устанавливает:

порядок взаимодействия между участниками перевозочного процесса при возникновении отказов электропневматических тормозов (далее – ЭПТ) в пассажирских поездах в пути следования;

порядок ремонта, технического обслуживания и проверки ЭПТ подвижного состава и локомотива при неисправностях их работы;

взаимодействие причастных служб, дирекций и филиалов ОАО «РЖД» и АО «ФПК» в случае пропуска пассажирских и почтово-багажных поездов с неисправным ЭПТ.

Учет, расследование и анализ случаев отказов технических средств и технологических нарушений, вызванных неисправностями ЭПТ в составе поезда, осуществляется в соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД» от 11 июля 2016 г. № 1375р и от 11 июля 2016 г. № 1372р.

1.2. Термины, сокращения и условные обозначения

В настоящем Регламенте приняты следующие термины, сокращения и условные обозначения:

журнал формы ТУ-152 – журнал технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава формы ТУ-152;

отказ – событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта;

размыкатель – электронный прибор для измерения напряжения в составе поезда без разъединения рукавов;

региональная дирекция тяги – структурное подразделение Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД»;

сбой – кратковременное нарушение работы устройств и (или) алгоритмов их функционирования с последующим самоустраниением;

служба – подразделение органа управления железной дороги, региональной дирекции – структурного подразделения функционального филиала ОАО «РЖД»;

Справка о тормозах поезда – справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45;

Тестер ЭПТ – прибор или его аналог для проверки электропневматических цепей ЭПТ локомотива как в штатном режиме, так и при аварийных ситуациях;

Тумблер ЭПТ – переключатель на пульте локомотива;

АЗВ ЭПТ – автоматический защитный выключатель электрических цепей электропневматического тормоза на локомотиве;

АСУТ НБД – автоматизированная система учета и анализа нарушений безопасности движения по расшифровке скоростемерных лент;

ВДи – дежурный инженер службы вагонного хозяйства ОАО «РЖД»;

ВЧДЭ – эксплуатационное вагонное депо – структурное подразделение региональной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»;

ДСП – дежурный по железнодорожной станции;

ДНЦ – поездной диспетчер;

ЛНП – начальник пассажирского поезда;

ЛВЧД – пассажирское вагонное депо – структурное подразделение филиала АО «ФПК»;

ЛВЧ – вагонный участок – структурное подразделение филиала АО «ФПК»;

ОВ – осмотрщик вагонов (работник ВЧДЭ);

ПОТ – пункт опробования тормозов пассажирских поездов на инфраструктуре;

ПТ – пневматический тормоз (автоматический тормоз);

ПТО – пункт технического обслуживания пассажирских вагонов в составе ВЧДЭ;

ПТОЛ – пункт технического обслуживания локомотивов;

ПТО ФО – пункт технического обслуживания вагонов станций формирования и оборота пассажирских поездов;

П-ЭПТ – прибор для проверки электропневматических тормозов подвижного состава;

ПЭМ – поездной электромеханик пассажирского поезда;

ТЧМ – машинист локомотива;

ТЧЭ – эксплуатационное локомотивное депо – структурное подразделение региональной дирекции тяги ОАО «РЖД»;

УЗОТ – стационарная установка опробования тормозов на ПТО ФО (стационарные установки с краном машиниста и прибором П-ЭПТ или его аналоги);

ФПКФ – филиал АО «ФПК»;

ФПКФДи – дежурный инженер филиала АО «ФПК»;

ЭПТ – электропневматический тормоз.

1.3. Нормативные ссылки

Настоящий Регламент разработан в соответствии с нормативными документами Минтранса России, ОАО «РЖД» и АО «ФПК»:

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286;

Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденная приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162 (Приложение № 7 к ПТЭ);

Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденная приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162 (Приложение № 8 к ПТЭ);

Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 6–7 мая 2014 г. № 60);

Инструкция начальника пассажирского поезда АО «ФПК», утвержденная распоряжением АО «ФПК» от 20 июля 2015 г. № 916р;

Положение об учете, расследовании и анализе технологических нарушений в перевозочном процессе на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАСАТ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июля 2016 г. № 1372р;

Положение об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июля 2016 г. № 1375р;

Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580р.

1.4. Порядок внесения изменений в Регламент

1.4.1. Пересмотр и внесение изменений в настоящий Регламент производится по мере издания документов Минтранса России и ОАО «РЖД», определяющих организацию работы структурных подразделений на инфраструктуре ОАО «РЖД» в области обеспечения безопасности движения поездов.

1.4.2. Организацию работ по внесению изменений в настоящий Регламент осуществляет АО «ФПК».

1.4.3. Изменения, вносимые в Регламент, оформляются в виде изменений или путем издания документа в новой редакции.

2. Порядок взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при возникновении отказов ЭПТ в составе пассажирского поезда

2.1. Действия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» в случае возникновения отказов ЭПТ в составе пассажирского поезда при отправлении с приемо-отправочных путей станции формирования или оборота

2.1.1. Работникам региональной дирекции тяги запрещается подавать под состав пассажирского поезда или пересылать локомотив с неисправным ЭПТ.

2.1.2. При включенном АЗВ ЭПТ на локомотиве ТЧМ запрещается производить соединение рукавов тормозной магистрали между локомотивом и вагоном, в том числе осуществлять проверку целостности тормозной магистрали пассажирского поезда.

2.1.3. При смене локомотива работник ВЧДЭ производит измерение напряжения в режиме торможения ЭПТ в соответствии с разделом 8 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 6–7 мая 2014 г. № 60).

2.1.4. Не допускаются постановка в поезда, а также отправление со станций формирования и оборота вагонов, у которых неисправна электрическая цепь электропневматического тормоза.

2.1.5. В случае выявления факта отсутствия ЭПТ в составе поезда при отправлении с приемо-отправочных путей станции формирования или оборота осмотрщик вагонов ПТО (ПОТ) инфраструктуры обязан сообщить об этом ЛНП (ПЭМ) и начальнику ПТО инфраструктуры (мастеру, диспетчеру, оператору). Далее ОВ совместно с поездной и локомотивной бригадой устанавливают и устраняют причину неисправности. Проверка цепей ЭПТ осуществляется в порядке, предусмотренном приложением № 1 к настоящему Регламенту, с составлением акта совместной проверки исправности ЭПТ в поезде согласно приложению № 2 к настоящему Регламенту и при необходимости акта совместной проверки локомотива (с преобразователем ПТ-ЭПТ50) согласно приложению № 3 к настоящему Регламенту.

2.2. Действия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при возникновении отказов ЭПТ в составе пассажирского поезда в пути следования

2.2.1. В случае возникновения отказа ЭПТ в пути следования ТЧМ обязан сообщить об этом ЛНП, ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон,

определить станцию с обязательным наличием ПТО для определения и устранения неисправности ЭПТ состава поезда.

2.2.2. При обнаружении в пути следования признаков неисправности ЭПТ (за исключением случаев следования в режиме торможения, подъезда к запрещающему сигналу или предельному столбику) ТЧМ должен выключить питание ЭПТ и выполнить проверку действия автотормозов. При отсутствии видимых неисправностей следует включить питание ЭПТ и убедиться в его исправной работе по показаниям электроизмерительных приборов и световой сигнализации, при отсутствии неисправности продолжить следование поезда на ЭПТ.

2.2.3. Если сигнальная лампа ЭПТ в кабине управления локомотива гаснет при подъезде к запрещающим сигналам или предельному столбику в режиме ЭПТ, ТЧМ необходимо применить экстренное торможение и после остановки выключить Тумблер ЭПТ, дальнейшее следование продолжить на ПТ.

2.2.4. Если в течение поездки повторно возникнут признаки неисправности ЭПТ, ТЧМ должен выключить питание ЭПТ и выполнить проверку действия автотормозов, далее продолжить следование на ПТ до ПТО в соответствии с пунктом 2.2.1 настоящего Регламента.

Максимальная скорость следования поезда без ЭПТ установлена пунктом 27 приложения 2 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 6–7 мая 2014 г. № 60).

2.2.5. В случаях, указанных в пунктах 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 настоящего Регламента, ТЧМ обязан:

1) немедленно передать информацию о неудовлетворительной работе ЭПТ в поезде по радиосвязи ЛНП (ПЭМ) и ДСП, ДНЦ в установленном порядке;

2) сделать отметку о работоспособности ЭПТ «ЕСТЬ» или «НЕТ» в Отчете о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту), полученном от ЛНП в соответствии с пунктом 3.5 настоящего Регламента (с указанием перегона возникновения нештатной ситуации с ЭПТ);

3) сделать соответствующую запись на оборотной стороне Справки о тормозах поезда;

4) зафиксировать в журнале формы ТУ-152 факт отсутствия ЭПТ при следовании поезда, при наличии явных признаков неисправности локомотива указать эти неисправности;

5) указать в рапорте по окончании поездки:

краткое описание обстоятельств случая;

координаты места возникновения случая (перегон или станция, километр, пикет) и время;

погодные условия;
режим ведения поезда (тяга, выбег, торможение);
положение ЭПТ (отпускное, тормозное, перекрыша), действия, при которых происходит нештатная ситуация;

данные электроизмерительных приборов ЭПТ («В» и «А») в кабине локомотива в момент возникновения нештатной ситуации;

следование поезда в режиме автоведения;

данные, которые могут повлиять на работу ЭПТ (стрелочные переводы, проследование воздушного промежутка или нейтральной вставки контактной подвески и т.д.);

кому и когда передана информация о случае (фамилия ЛНП (ПЭМ), ДСП (ДНЦ), ОВ, дежурного по ТЧЭ), а также наличие отметок в Справке о тормозах поезда, Отчете о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) и журнале формы ТУ-152.

2.2.6. При получении информации от ТЧМ о неудовлетворительной работе ЭПТ в поезде ЛНП (ПЭМ) должен немедленно информировать об этом заместителя начальника ЛВЧД (ЛВЧ) по эксплуатации и ФПКФДи, сделать отметку в журнале формы ВУ-8а с указанием времени и наименования перегона, места возникновения неисправности ЭПТ в пути следования (перегон или станция).

2.2.7. При возникновении продольно-динамических реакций при движении поезда ЛНП обязан информировать об этом локомотивную бригаду, при повторении реакций сообщить ТЧМ и ФПКФДи филиала, в границах которого наблюдались указанные реакции, и сделать запись в рейсовом журнале формы ВУ-6. Привязка реакций по поезду производится по московскому времени.

2.2.8. При выявлении в составе поезда на поверхности катания колесных пар выщербин, ползунов или (наваров) хотя бы на одной колесной паре работники ВЧДЭ обязаны сделать отметку в Справке о тормозах поезда и в Отчете о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) о характере неисправности с указанием результатов выполненных замеров и допустимой скорости дальнейшего следования. В этом случае ТЧМ обязан вести поезд по участку исключительно на ПТ без применения ЭПТ до ПТО, где будет произведена замена колесной пары или выдано заключение работника ВЧДЭ о возможности следования без каких-либо ограничений исключительно на автоматических тормозах без применения электропневматических (пункт 26.4 Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД»).

2.3. Действия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» по выявлению и устранению отказа в работе ЭПТ на транзитной станции

2.3.1. По прибытии пассажирского поезда на станцию с обязательным наличием ПТО, указанную в пункте 2.2.1 настоящего Регламента, ОВ ВЧДЭ совместно с ЛНП и ТЧМ обязаны произвести проверку работы ЭПТ в порядке согласно приложению № 1 к настоящему Регламенту.

2.3.2. По результатам измерений составляется акт совместной проверки исправности ЭПТ в поезде (приложение № 2 к настоящему Регламенту) с указанием в нем причины неисправности ЭПТ или отсутствия неисправности. Акт составляют причастные работники, проводившие предварительное расследование, с выдачей экземпляра каждому подписавшему акт.

В случае если проверка состояния ЭПТ проведена с нарушениями, в акте необходимо указать особое мнение (проверка ЭПТ не проводилась, или причина устранена в одностороннем порядке без участия ЛНП (ПЭМ), или проверка проведена без применения измерительных приборов, либо другие нарушения).

При отсутствии причастного работника ОАО «РЖД» (АО «ФПК») или его отказе от подписания акта указанный акт составляется без его участия с указанием времени и места передачи информации отсутствующему члену комиссии.

2.3.3. При выявлении причины неисправности ЭПТ в составе поезда ТЧМ фиксирует ее в журнале формы ТУ-152 и в Отчете о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту), ЛНП – в журнале формы ВУ-8а, ОВ ПТО (ПОТ) – в журнале ПТО по учету отправления пассажирских поездов с ЭПТ (инфраструктуры) (приложение № 5 к настоящему Регламенту).

2.3.4. Любые ремонтные работы в составе пассажирского поезда должны производиться только в присутствии работников поезда бригады.

2.3.5. В случае если причина неисправности ЭПТ во время стоянки поезда на транзитной станции не была устранена, на оборотной стороне Справки о тормозах поезда (в графе указанной станции) ОВ ВЧДЭ обязан сделать отметку «ЭПТ нет». Поезд следует до станции смены локомотива на ПТ.

При этом старший смены ПТО (ПОТ) в оперативном порядке обязан сообщить ВДи об отказе в работе ЭПТ в пассажирском поезде.

ЛНП также сообщает об этом руководителям ЛВЧД (ЛВЧ) и дежурным инженерам собственного филиала и филиала АО «ФПК», на территории которого выявлена неисправность ЭПТ.

2.3.6. Если при проверке на станции смены локомотива ЭПТ в поезде работает исправно, ОВ ПТО (ПОТ) обязан сделать отметку в Справке о тормозах поезда «ЭПТ исправен», далее ТЧМ должен следовать на ЭПТ.

2.4. Действия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при возникновении сбоя в работе ЭПТ по прибытии подвижного состава в пункт приписки, формирования или оборота

2.4.1. ТЧМ по прибытии в депо приписки бригады (оборота) составляет рапорт с описанием в нем всех случаев неисправности ЭПТ в поезде. Рапорт, акты, Справка о тормозах поезда, скоростемерная (диаграммная) лента или другой электронный носитель информации передаются руководителям ТЧЭ в установленном порядке.

2.4.2. ЛНП по прибытии поезда в пункт оборота сообщает руководителю ЛВЧД (ЛВЧ, ВЧДЭ) о неисправности ЭПТ и оформляет заявку на проверку его работоспособности (копию заявки оставляет у себя).

Результаты опробования тормозов в пункте оборота оформляются актом (приложение № 2 к настоящему Регламенту) с указанием данных по составу поезда и приложением справки опробования тормозов от установки УЗОТ.

ЛНП передает первичный материал по допущенному случаю отказа в работе ЭПТ в депо формирования состава поезда любым доступным способом.

2.4.3. ЛНП по прибытии поезда в депо формирования докладывает руководителю ЛВЧД (ЛВЧ) о неисправности ЭПТ в составе поезда. При этом участие ЛНП (ПЭМ) в проверке ЭПТ состава не требуется.

2.4.4. Обо всех случаях отказов в работе ЭПТ в пути следования поезда ЛНП составляет подробную докладную записку (рапорт) с приложением актов, Отчета о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту), копии журнала формы ВУ-8а, заявки на проверку ЭПТ в пункте оборота, фото-, видео- и других материалов, предоставляет все материалы мастеру ПТО ФО (оператору УЗОТ) в пункте формирования. Данные материалы хранятся в папке «Отчет о работе ЭПТ в пассажирских поездах формирования ЛВЧД (ЛВЧ)».

В случае исправной работы ЭПТ в составе поезда на протяжении всего рейса ЛНП (ПЭМ) по прибытии в пункт формирования передает Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) оператору УЗОТ ПТО ФО с обязательной отметкой в журнале учета работы ЭПТ в поездах (приложение № 6 к настоящему Регламенту).

3. Порядок взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при передаче отчетов о работе ЭПТ

3.1. После производства технического обслуживания и опробования тормозов от УЗОТ состава пассажирского поезда начальник участка производства (мастер, бригадир, старший осмотрщик-ремонтник вагонов) ПТО ФО ЛВЧД (ЛВЧ) оформляет Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту),

в котором указывает номер поезда, его сообщение, предприятие приписки, параметры работоспособности ЭПТ, а также ставит подпись с ее расшифровкой и штампель ЛВЧД (ЛВЧ).

3.2. Отчеты о работе ЭПТ должны быть пронумерованы и зафиксированы в журнале учета работы ЭПТ в поездах (приложение № 6 к настоящему Регламенту), который хранится у оператора УЗОТ.

3.3. При приемке состава поезда перед отправлением в рейс ЛНП (ПЭМ) обязан получить Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) состава с отметкой в журнале учета работы ЭПТ в поездах (приложение № 6 к настоящему Регламенту).

3.4. ЛНП (ПЭМ), получив Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту), указывает в нем даты отправления и прибытия поезда, заверяет его своей подписью с указанием фамилии.

3.5. При прицепке к составу поезда поездного (магистрального) локомотива ЛНП (ПЭМ) передает ТЧМ Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту). После опробования тормозов ТЧМ проверяет радиосвязь с ЛНП в УКВ-диапазоне. По результатам проверки ЛНП указывает в журнале формы ВУ-8а дату, время и станцию проверки, замечания по радиосвязи, серию и номер локомотива, исправность ЭПТ, фамилию ТЧМ.

3.6. При отцепке локомотива на станции ЛНП (ПЭМ) получает от ТЧМ Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) и проверяет в нем наличие отметок о работе ЭПТ, подписи ТЧМ.

3.7. В случае смены локомотивных бригад без отцепки локомотива от состава поезда в пути следования локомотивные бригады передают друг другу Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) и информацию по радиосвязи ЛНП, подтверждающую работоспособность ЭПТ и другие сведения, указанные в пункте 3.5 настоящего Регламента, с обязательной фиксацией ЛНП полученных данных в журнале формы ВУ-8а.

3.8. ТЧМ в течение поездки несет ответственность за сохранность и правильность заполнения Отчета о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту).

3.9. Отчет о работе ЭПТ (приложение № 4 к настоящему Регламенту) выдается на весь путь следования, при этом ЛНП несет ответственность за возвращение его начальнику участка производства (мастеру) ПТО ФО по прибытии в пункт формирования, о чем делается отметка в журнале (приложение № 6 к настоящему Регламенту).

3.10. Отчеты о работе ЭПТ должны находиться в отдельной папке «Отчеты о работе ЭПТ в пассажирских поездах формирования ЛВЧД (ЛВЧ)», хранящейся у оператора УЗОТ. Ответственность за выдачу, прием

и сохранность данных отчетов несет начальник участка производства (мастер) ПТО ФО.

3.11. Срок хранения отчетов о работе ЭПТ в пункте формирования – один месяц. При сбое (отказе) ЭПТ в составе поезда срок их хранения увеличивается до трех месяцев.

3.12. Начальник участка производства ПТО ФО ежемесячно проводит анализ работы ЭПТ в пассажирских поездах на основании данных отчетов о работе ЭПТ, результаты анализа представляет заместителю начальника ЛВЧД (ЛВЧ) по эксплуатации для принятия профилактических мер.

4. Порядок взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при расследовании случаев отказов ЭПТ в пассажирских поездах

4.1. При возникновении отказов (сбоев) в работе ЭПТ в пути следования информирование работников причастных подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» осуществляется следующим образом:

диспетчер региональной дирекции тяги информирует руководителя ТЧЭ;

диспетчер службы вагонного хозяйства – руководителя ВЧДЭ;

ЛНП – руководителя ЛВЧД (ЛВЧ) и ФПКФДи.

ФПКФДи информирует руководителей ФПКФ и обобщает материалы, составленные и переданные ЛНП.

4.2. Руководители причастных подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» после получения информации об отказе ЭПТ в составе поезда организуют расследование данного случая.

4.3. В материалах расследования должны содержаться следующие документы:

акты;

сведения о лицах, причастных к случившемуся (объяснения работников локомотивной и поездной бригады, ОВ и т.д.);

хронология действий работников ВЧДЭ на ПТО (ПОТ) на станциях проверки ЭПТ поезда (при необходимости);

Справка о тормозах поезда;

Отчет о работе ЭПТ;

справка УЗОТ с ПТО ФО (при необходимости);

файлы и их расшифровки с электронных носителей систем параметров движения локомотива (КЛУБ-У, БЛОК, САУТ, МСУД и т.д.) по письменному запросу;

копии страниц журнала формы ТУ-152 за последнюю декаду эксплуатации локомотива (при необходимости);

копии страниц журнала формы ВУ-8а (при необходимости);

график исполненного движения (при необходимости);

натурный лист поезда (при необходимости).

4.4. Действия руководителей ТЧЭ

4.4.1. В суточный срок после поступления ленты или кассеты регистрации параметров движения поезда в отделение расшифровки ТЧЭ приписки локомотивной бригады и получения материалов по отказу ЭПТ в поезде (рапорт, акты и др.) руководитель ТЧЭ рассматривает допущенный случай и определяет дату и время проведения совместного разбора.

4.4.2. Если по итогам проведенного расследования установлено, что причиной отказа ЭПТ в составе поезда является неисправность локомотива, руководитель ТЧЭ в суточный срок (после рассмотрения случая или после проведения совместного разбора) направляет телеграмму (письмо по ЕАСД) в адрес ТЧЭ приписки локомотива с указанием обстоятельств и причин отнесения случая отказа ЭПТ по ответственности.

4.4.3. Если по итогам проведенного расследования установлено, что причиной отказа ЭПТ в составе поезда является неисправность пассажирского вагона, руководитель ТЧЭ в суточный срок направляет телеграмму (письмо по ЕАСД не позднее 5 суток после возникновения случая) в адреса ВЧДЭ и ЛВЧД (ЛВЧ) приписки состава поезда с указанием даты и времени проведения совместного разбора.

Разбор случаев отказов ЭПТ в составе поезда (при возможности) должен проводиться в режиме аудио-, видеоконференции.

До проведения разбора руководитель ТЧЭ обязан организовать передачу (по ЕАСД или по электронной почте) материалов расследования (кроме файлов электронных носителей движения локомотива и иных устройств, которые предоставляются по письменному запросу) причастным руководителям ВЧДЭ и ЛВЧД (ЛВЧ).

Руководители ВЧДЭ и ЛВЧД (ЛВЧ) обязаны обеспечить участие своих представителей в разборе.

4.4.4. При отсутствии единого мнения или неустановлении причин отказа ЭПТ в поезде работоспособность ЭПТ рассматривается по Отчетам о работе ЭПТ на протяжении всего маршрута следования состава поезда.

4.4.5. Если на всем протяжении следования состава поезда с разными локомотивами не прослеживается систематический отказ ЭПТ (более двух случаев подряд), то данный случай подлежит отнесению по ответственности за ТЧЭ приписки локомотива, имевшего отказы в работе ЭПТ, при отсутствии операций по прицепке/отцепке вагонов поезда.

4.4.6. По результатам разбора составляется совместный с представителями ВЧДЭ и ЛВЧД (ЛВЧ) протокол, который является основным документом для определения ответственности за случай отказа в работе ЭПТ в поезде, в котором указывается причина неисправности ЭПТ.

Протокол должен быть подписан представителями ТЧЭ и ЛВЧД (ЛВЧ), участвующими в разборе.

4.4.7. При несогласии с выводами, указанными в протоколе, составляется особое мнение. Данный случай отказа выносится на рассмотрение заместителя начальника (заместителя главного инженера) железной дороги по территориальному управлению для определения виновной стороны.

4.5. Действия руководителей ЛВЧД (ЛВЧ) приписки состава

Руководитель ЛВЧД (ЛВЧ) обязан рассмотреть случай отказа ЭПТ в установленном порядке (Положение об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ) с последующим предоставлением материалов расследования в ТЧЭ приписки локомотивной бригады, а также в ФПКФ.

4.6. Действия руководителей ВЧДЭ

При неустранении неисправности ЭПТ в составе поезда на станции, имеющей ПТО, руководитель ВЧДЭ проводит расследование данного случая с последующим предоставлением материалов в службу вагонного хозяйства.

5. Порядок учета и отнесения ответственности за отказы в работе ЭПТ в пассажирских поездах

5.1. Оповещение об отказе в работе ЭПТ в системе АСУТ НБД должно содержать следующую информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа в работе ЭПТ, наличие акта о неисправности локомотива или вагона, а также наличие отметок в Справке о тормозах поезда.

Перед внесением указанной информации в систему АСУТ НБД работник ТЧЭ должен ознакомиться со всеми документами, представленными ТЧМ. В случае отсутствия подписей ЛНП (ПЭМ) в актах проверки состава поезда, а также отсутствия первичных документов отметка о виновной службе в системе АСУТ НБД ставится только после проведения совместного разбора (раздел 4 настоящего Регламента).

5.2. Учету в системе АСУТ НБД не подлежат следующие случаи следования пассажирских поездов на ПТ без ЭПТ:

наличие на поверхностях катания колесных пар пассажирских вагонов выщербин, ползунов или (наваров) хотя бы на одной колесной паре;

наличие в составе поезда вагонов с включенными воздухораспределителями западноевропейского типа КЕ, Эрликон, ДАКО;

следование пассажирских и почтово-багажных поездов, в составе которых имеются грузовые вагоны.

5.3. Оповещения об одном и том же случае отказа в работе ЭПТ, сформированные в системе АСУТ НБД различными способами и/или являющиеся следствием одного отказа, должны учитываться как один случай отказа в работе ЭПТ.

5.4. Случаи отказа в работе ЭПТ в системе АСУТ НБД учитываются:

5.4.1. За ТЧЭ приписки локомотивной бригады:

при невыполнении ТЧМ требований пунктов 2.1, 2.1.2, 2.3.3 настоящего Регламента;

при невыполнении работниками региональной дирекции тяги требований пункта 4.1 настоящего Регламента;

при неудовлетворительном состоянии контактов головок соединительных рукавов тормозной магистрали локомотива (наличие снега, замазученности и т.д.), кроме случаев, связанных с работой машиниста локомотива в одно лицо.

5.4.2. За ПТОЛ, проводившим техническое обслуживание локомотива:

при нарушении крепления проводов (наличие нештатного дублированного питания проводов ЭПТ) и блоков;

при наличии напряжения на головке тормозного рукава ниже 48В без нагрузки и ниже 45В при нагрузке током не менее 8А в тормозном режиме и при нагрузке током не менее 4А в режиме перекрыши или менее 48В в поездном режиме;

при неисправности кронштейна крепления (подвески) соединительного рукава 369А на локомотиве;

при нарушении установленных сроков поверки или отсутствия бирки о поверке соединительного рукава 369А;

при неисправности аккумуляторной батареи питания низковольтных цепей, блока ЭПТ;

при неисправности контрольной лампы цепи и электроизмерительных приборов ЭПТ;

при нарушении изоляции проводов соединительного рукава локомотива.

5.4.3. За сервисным локомотивным депо:

при неисправности работы блоков, выключателей, микропереключателей контроллера крана машиниста, неисправность измерительного прибора (нарушения срока поверки, отсутствие бирок о поверке);

при неисправности блока ЭПТ под нагрузкой;

при нарушении электромонтажа цепи ЭПТ;

при неисправности соединительного рукава 369А, в том числе несоответствии геометрическим параметрам головки рабочего соединительного рукава (шаблонам) на локомотиве;

при несоответствии сопротивления изоляционной подвески нерабочего соединительного рукава на локомотиве;

при неисправности электровоздухораспределителя 305 на локомотиве;

при нарушении изоляции цепи ЭПТ (короткое замыкание);

при неисправности блока ЭПТ (нарушения срока поверки, отсутствие бирок о поверке) на локомотиве.

5.4.4. За ЛВЧД (ЛВЧ) формирования состава поезда (вагона):

при невыполнении ЛНП требований пункта 2.4.2 настоящего Регламента (в случае утери Отчета о работе ЭПТ);

при неисправности подвески хвостового вагона;

при неисправности соединительного рукава 369А;

при несоответствии геометрическим параметрам головки рабочего соединительного рукава (шаблонам);

при нарушении установленных сроков поверки или отсутствия бирки о поверке соединительного рукава 369А;

при неудовлетворительном состоянии контактов головок соединительных рукавов тормозной магистрали между вагонами состава поезда (наличие снега, загрязнения и окисления контактов и т.д.);

при нарушении изоляции проводов в вагоне (короткое замыкание);

при нарушении электромонтажа цепи ЭПТ.

5.4.5. За ВЧДЭ:

при неудовлетворительном состоянии контактов головок соединительных рукавов тормозной магистрали локомотива и головного вагона при соединении рукавов работником ВЧДЭ и работе машиниста локомотива в одно лицо;

при незафиксированном соединительном рукаве тормозной магистрали на изолированной подвеске хвостового вагона после опробования тормозов;

при нарушении технологии проверки цепи ЭПТ.

ПОРЯДОК
проведения совместной проверки и определения причин отсутствия
или отказа электропневматических тормозов в пассажирских поездах
в пути следования

Для проверки выявления и устранения причины отказа в работе электропневматического тормоза (далее – ЭПТ) проводятся следующие действия:

1. По прибытии поезда на станцию машинист локомотива (далее – ТЧМ) обязан передать осмотрику вагонов эксплуатационного вагонного депо – структурного подразделения региональной дирекции инфраструктуры (далее – ОВ) информацию об отказе электропневматического тормоза (далее – ЭПТ) в пути следования, после чего ОВ совместно с начальником пассажирского поезда (далее – ЛНП) или поездным электромехаником (далее – ПЭМ), помощником машиниста локомотива (далее – ТЧМП) осуществляют проверку работы ЭПТ.

2. ОВ, находясь в кабине локомотива, дает команду ТЧМ на включение блока автоматического защитного выключателя электрических цепей ЭПТ на локомотиве (далее – АЗВ ЭПТ). При этом наличие индикации лампы на пульте управления локомотива «О линия» свидетельствует о включении блока ЭПТ и исправности цепи контрольной линии ЭПТ в составе поезда.

3. Проверку производят путем служебного торможения до получения давления в тормозных цилиндрах локомотива 0,10–0,15 МПа (1,0–1,5 кгс/см²).

4. ОВ хвостовой группы вагонов во время торможения производит замер напряжения и проверяет срабатывание тормоза у хвостового вагона. О результатах проверки докладывает по радиосвязи ОВ головной группы вагонов.

5. При несрабатывании ЭПТ ОВ головной группы вагонов обязан проверить состояние контактов головок соединительных рукавов тормозной магистрали у локомотива и первого вагона, а ОВ хвостовой группы вагонов проверяет состояние соединительного рукава и подвески хвостового вагона. По результатам проверки составляется акт (приложение № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах).

6. Если при выполнении действий, указанных в пункте 2 настоящего Порядка, не произошло включение блока АЗВ ЭПТ (не горит лампа

«О линия»), то необходимо проверить напряжение цепи ЭПТ по вольтметру локомотива и исправность электролампы.

7. В случае если напряжение отсутствует, то для определения причины отказа ЭПТ ТЧМП должен замкнуть рабочий и контрольный провод (со стороны кабины управления), тем самым создается короткая линия цепи ЭПТ в локомотиве (ложная цепь ЭПТ). После этого при включении тумблера цепи ЭПТ блок управления должен включиться.

Если лампа контроля цепи ЭПТ не загорается, то необходимо отцепить от состава поезда локомотив для дальнейшей проверки.

8. Если при включении тумблера лампа контроля цепи ЭПТ загорелась и показания вольтметра указывают на наличие напряжения, то необходимо провести проверку работы ЭПТ по составу поезда (пункт 3 настоящего Порядка). Срабатывание ЭПТ в составе поезда свидетельствует об исправности рабочего провода линии ЭПТ, а сбой контроля цепи ЭПТ происходит из-за неисправности контрольного провода.

9. Для определения места обрыва контрольного провода цепи ЭПТ разъединяются соединительные рукава тормозной магистрали между локомотивом и первым вагоном состава поезда, производится тщательный осмотр головок соединительных рукавов, при этом особое внимание уделяется состоянию латунной заклепки, расположенной на гребне головки (ее наличие, отсутствие посторонних изолирующих предметов).

10. Если на элементах головок соединительных рукавов имеются посторонние изолирующие частицы (грязь, окалина, краска), необходимо провести их фотофиксацию, а затем удалить с зачисткой поверхностей контактов. Провести повторную проверку ЭПТ согласно пунктам 2 и 3 настоящего Порядка. По окончании проверки составляется акт по форме согласно приложению № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах.

11. Если при выполнении действий, указанных в пункте 8 настоящего Порядка, тормоза сработали только в головной группе вагонов, то необходимо в первую очередь проверить напряжение ЭПТ на выходе из локомотива. Если это значение составляет менее 45В, то обрыв рабочего провода цепи ЭПТ произошел у последнего вагона, тормоза которого не сработали. В этом случае после отцепки локомотива от состава поезда производится проверка локомотива и состава отдельно.

11.1. Головка соединительного рукава локомотива со стороны рабочей кабины устанавливается на подвеску (размыкается контакт рабочего и контрольного провода в головке рукава). Затем на головке рукава (со стороны

нерабочей кабины локомотива) замыкается контакт между рабочим и контрольным проводом, проводится проверка работы ЭПТ в локомотиве согласно пунктам 2 и 3 настоящего Порядка. По результатам проверки составляется акт по форме согласно приложению № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах.

11.2. В составе поезда, где выявлена причина нарушения целостности рабочего провода у вагонов, проводят вскрытие клеммных коробок на торцах вагонов и проверяется состояние крепления рабочего и контрольного провода на контактных шпильках (для рабочего провода – шпилька с резьбой М8, для контрольного – шпилька с резьбой М6). В трехтрубной клеммной коробке (расположенной возле тормозных приборов) проверяется состояние крепления рабочего провода.

11.3. Если причину отказа ЭПТ выявить не удалось (возможная причина – нарушение изоляции электрического кабеля рабочего провода в защитной трубе), поезд отправляется на пневматических тормозах, так как ремонтные работы приведут к его длительной задержке. Составляется акт проверки исправности ЭПТ в поезде (приложение № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах), делается отметка в Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45.

12. В случае если прибытие поезда на станцию осуществляется без ЭПТ по причине неэффективности тормозов, то проверка производится в следующем порядке.

12.1. Производится торможение согласно пунктам 3 и 4 настоящего Порядка, дополнительно осуществляется замер напряжения в цепи ЭПТ на выходе с локомотива. Для этого размыкатель устанавливают между контактными пальцами (но при этом изолирующей пластиной на контакте размыкателя не обрывают линию рабочего провода). Напряжение на выходе с локомотива должно составлять не менее 45В, а напряжение на хвостовом вагоне – не менее 30В.

12.2. После торможения ОВ головной и хвостовой группы вагонов направляются навстречу друг другу для выявления вагонов, ЭПТ которых не пришли в действие.

12.3. При напряжении на выходе с локомотива ниже нормы (менее 45В), производится повторный замер напряжения (при этом изолирующая часть размыкателя разъединяет рабочий провод между локомотивом и первым вагоном). В данном случае производится замер напряжения на выходе

с локомотива. При повторном подтверждении напряжения ниже нормы на выходе с локомотива составляется акт (приложение № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах) с указанием причины неисправности.

12.4. Если напряжение на выходе с локомотива соответствует норме (более 45В), а на хвостовом вагоне величина напряжения ниже нормы (менее 30В), производятся дополнительные замеры между вагонами с определением вагона, у которого происходит падение напряжения цепи ЭПТ.

12.5. При выявлении такого вагона производится проверка состояния крепления проводов в клеммных коробках согласно пункту 11.2 настоящего Порядка. При выявлении отклонений от нормы состояния крепления проводов ПЭМ производит ремонт вагона без отцепки от состава.

12.6. Если причину отказа ЭПТ выявить не удалось (возможная причина – нарушение изоляции электрического кабеля рабочего провода в защитной трубе), поезд отправляется на пневматических тормозах, так как ремонтные разборки приведут к его длительной задержке. Составляется акт проверки ЭПТ (приложение № 2 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах), делается отметка в Справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45.

13. Если при выполнении действий, указанных в пунктах 7 и 8 настоящего Порядка, не произошло включение блока АЗВ ЭПТ (не горит лампа «О линия») и отсутствует индикация на вольтметре о наличии в цепи ЭПТ напряжения, то необходимо разъединить соединительные рукава тормозной магистрали между локомотивом и первым вагоном и проверить локомотив отдельно от состава поезда.

13.1. Головка соединительного рукава локомотива (со стороны кабины управления локомотива) устанавливается на подвеску (замыкается контакт рабочего и контрольного провода в головке рукава), ТЧМ производит включение ЭПТ (при этом должна загореться лампа «О линия», показание вольтметра должно указывать на наличие напряжения в цепи ЭПТ). Затем проверку производят путем служебного торможения до получения давления в тормозных цилиндрах локомотива 0,10–0,15 МПа (1,0–1,5 кгс/см²). При этом напряжение источника питания должно быть не ниже 45В.

При положении служебного торможения управляющего органа крана машиниста на световом сигнализаторе пульта машиниста должна загореться лампа «Т», а при переводе управляющего органа крана машиниста в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной

магистрали после торможения, лампа «Т» должна погаснуть и загореться лампа «П». ОВ дополнительно измеряют напряжение на выходе с локомотива, после чего ТЧМ включает (тумблером) цепь ЭПТ, затем на соединительный рукав тормозной магистрали локомотива (нерабочей кабины) устанавливается приспособление, имитирующее цепь ЭПТ состава (тестер локомотивный ТЛ СПН или аналогичный прибор), и производится проверка локомотива. Результаты проверки указываются в акте (приложение № 3 к Регламенту взаимодействия работников подразделений ОАО «РЖД» и АО «ФПК» при организации работы в случае возникновения отказов электропневматических тормозов в пассажирских поездах).

13.2. Прибором проверки ЭПТ (П-ЭПТ) или аналогичным устройством производится проверка целостности цепи ЭПТ в составе поезда. Данный прибор (должен иметь элемент питания и вольтметр) устанавливают на соединительный рукав тормозной магистрали первого вагона. При исправности цепи ЭПТ вольтметр прибора будет показывать значение напряжения. При разрыве цепи ЭПТ (путем нажатия на контактный палец головки соединительного рукава тормозной магистрали хвостового вагона) вольтметр прибора покажет отсутствие напряжения в цепи ЭПТ. При восстановлении цепи ЭПТ (замыкание контрольного и рабочего провода в головке соединительного рукава тормозной магистрали хвостового вагона) вольтметр прибора покажет значение напряжения.

Примечание. При проведении указанных работ необходимо проводить фото- или видеofиксацию выявленных нарушений.

ст. _____

« ____ » _____ 20 ____ г.

АКТ**совместной проверки исправности ЭПТ в поезде**

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что в поезде № _____ сообщением _____ приписки _____ ФПКФ (СНГ) в количестве вагонов _____ (хвостовой вагон № _____) с локомотивом серия _____ № _____, кабина (секция) управления _____, приписан ТЧЭ _____ дирекции тяги, проведена проверка ЭПТ по причине неудовлетворительной работы ЭПТ на станции (перегоне) _____ ж.д.
Начало проверки _____ окончание проверки _____

Результаты проверки**Поезд**

1. Контроль цепи ЭПТ «локомотив-состав» _____ ;
(есть/нет)
2. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве в хвосте поезда (поездной) – _____ В; (I – _____ А (в локомотиве)).
3. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве в хвосте поезда (перекрыша) – _____ В; (I – _____ А (в локомотиве)).
4. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве в хвосте поезда (тормозной) – _____ В; (I – _____ А (в локомотиве)).
5. Состояние изоляции подвески рукава хвостового вагона _____
6. Состояние соединительного рукава и тип изолированной подвески (втулочная, комбинированная, с диэлектрическим наконечником) хвостового вагона : _____
(указывается наличие визуальных дефектов и электрической части провода ЭПТ)
7. Состояние соединительного рукава головного вагона _____
(указывается наличие визуальных дефектов головок и электр. части рукава, сроки поверки рукавов и их наличие и т.д.)

Локомотив

8. Контроль цепи ЭПТ в локомотиве _____ ;
(есть/нет)
9. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве локомотива (поездной) – _____ В (не менее 48В); (I – _____ А).
10. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве локомотива (перекрыша) – _____ В (не менее 48В); (I – _____ А).
11. Напряжение ЭПТ на соединительном рукаве локомотива (тормозной) – _____ В (не менее 48В); (I – _____ А).
давление в ТЦ – _____ кгс/см²;
12. Состояние подвески соединительного рукава со стороны кабины управления _____
13. Состояние соединительных рукавов _____
(указывается наличие визуальных дефектов головок и электрической части рукава, их подвесок, сроки поверки рукавов и их наличие и т.д.)

Дополнительная информация: _____

Предварительная причина отказа ЭПТ _____

Принятые меры: _____

Подписи:

от ВЧДЭ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (ФИО)

от ТЧЭ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (ФИО)

от ЛВЧД (ЛВЧ) _____ / _____ /
(должность) (подпись) (ФИО)

Особое мнение _____

АКТ совместной проверки локомотива

« ____ » _____ 20__ г. станция _____ ж.д.

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт осмотра локомотива серия _____ № _____, приписки ТЧЭ _____ ж.д., имевшего отказ ЭПТ с поездом № _____ в сутки « ____ » _____ 20__ г. на участке _____ ж.д. под управлением ТЧМ _____ приписки ТЧЭ _____ ж.д.

В ходе осмотра локомотива с преобразователем СПН-ЭПТ (проверка проводилась при вкл. Тумблере «+2А») установлено:

1. Контроль функционирования системы ЭПТ тестером ТЛ-СПН (аналог прибора _____) № _____, дата поверки « ____ » _____ 20__ г. при питании ЭПТ от аккумуляторной батареи локомотива: напряжение в отпускном положении крана машиниста _____ В (норма не менее 45В), ток _____ А. (норма 0А), напряжение при постановке крана машиниста в положение перекрыши (кратковременный бросок стрелки) _____ В (норма не менее 65В), с последующим показанием статического уровня _____ В (норма не менее 45В), показание амперметра после отклонения стрелки амперметра влево от нулевой отметки _____ А. (норма более 4А.), напряжение при постановке крана машиниста в тормозное положение (кратковременный бросок стрелки) _____ В (норма не менее 65В), последующее показание статического уровня _____ В (норма не менее 45В), показание амперметра после отклонения стрелки амперметра вправо от нулевой отметки _____ А. (норма более 8А.)

при аварийных режимах – _____.
исправность дублированного питания ЭПТ – _____.

2. Блок ЭПТ № _____, дата поверки _____ 20__ г. Замечания: _____

3. Состояние аккумуляторной батареи, напряжение (пост.) _____ В (не менее 48В), _____

4. Состояние монтажа проводов:
распределительных коробок соединительных рукавов _____;
другого оборудования (блока ЭПТ, АБ и т.д.) _____

5. Состояние электроизмерительных приборов и световой сигнализации ЭПТ _____

6. Работа крана машиниста и другого тормозного оборудования _____

7. Состояние изоляции проводов _____

8. Состояние и исправность контактов соединительных рукавов, в том числе геометрические параметры соединительных головок _____
высота латунной заклепки на гребне корпуса головки соединительного рукава (штангенциркулем) рабочего рукава _____ мм.

9. Сроки проверки (не более 1 года), наличие бирок о проверке соединительных рукавов _____

10. Исправность и соответствие сопротивления изоляционных подвесок соединительных рукавов _____ МОм (норма не менее 0.8МОм).

11. Сроки проверки (не более 1 года), наличие бирок о проверке электровоздухораспределителя ЭВР305 _____

12. Другие нарушения, выявленные в ходе проверки _____

13. Наличие записей машинистов в журнале формы ТУ-152 о работе тормозного оборудования и других устройств (КЛУБ-У, БЛОК, САУТ, автоведение и т.д.) _____

14. Примечания по особенностям локомотива _____

Подписи комиссии:

от ТЧ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

от ЛВЧД (ЛВЧ) _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

от ВЧДЭ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

_____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

АКТ

совместной проверки локомотива с преобразователем ПТ-ЭПТ50

« ___ » _____ 20 ___ г. станция _____ ж.д.

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт осмотра локомотива серия _____ № _____, приписки ТЧЭ _____ ж.д., имевшего отказ ЭПТ с поездом № _____ в сутки « ___ » _____ 20 ___ г. на участке _____ ж.д. под управлением ТЧМ _____ приписки ТЧЭ _____ ж.д.

В ходе осмотра локомотива с преобразователем ПТ-ЭПТ-50 (проверка проводилась при выкл. Тумблере «+2А») установлено:

1. Контроль функционирования системы ЭПТ тестером ТЛ-СПН (аналог прибора _____) № _____, дата поверки « ___ » _____ 20 ___ г. при питании ЭПТ от аккумуляторной батареи локомотива: напряжение в отпускном положении крана машиниста _____ В (норма не менее 20В), ток _____ А. (норма 0), при нажатой кнопке «Обр.КЛ» Сигнальная лампа «О» _____ («должно» погасла, не погасла). Вольтметр ТЛ-СПН показывает _____ В (должно быть 0В); при отпуске кнопки «Обр.КЛ» Сигнальная лампа «О» _____ («должно» горит, не горит). Вольтметр ТЛ-СПН показывает _____ В (не менее 20 В);

В положении перекрыши показания вольтметра _____ В (не менее 45В), амперметра _____ А (более 3,5А). в тормозном положении показания вольтметра _____ В (не менее 45В), амперметра _____ А (более 7А). при аварийных режимах – _____

исправность дублированного питания ЭПТ – _____

2. Блок ЭПТ № _____, дата поверки _____ 20 ___ г. Замечания: _____

3. Состояние аккумуляторной батареи напряжение (пост.) _____ В (не менее 48В), _____

4. Состояние монтажа проводов:

распределительных коробок соединительных рукавов _____;

другого оборудования (блока ЭПТ, АБ и т.д.) _____

5. Состояние электроизмерительных приборов и световой сигнализации ЭПТ _____

6. Работа крана машиниста и другого тормозного оборудования _____

7. Состояние изоляции проводов _____

8. Состояние и исправность контактов соединительных рукавов, в том числе геометрические параметры соединительных головок _____

высота латунной заклепки на гребне корпуса головки соединительного рукава (штангенциркулем) рабочего рукава _____ мм.

9. Сроки проверки (не более 1 года), наличие бирок о проверке соединительных рукавов _____

10. Исправность и соответствие сопротивления изоляционных подвесок соединительных рукавов _____ МОм (норма не менее 0.8МОм).

11. Сроки проверки (не более 1 года), наличие бирок о проверке электровоздухораспределителя ЭВР305 _____

12. Другие нарушения, выявленные в ходе проверки _____ -

13. Наличие записей машинистов в журнале формы ТУ-152 о работе тормозного оборудования и других устройств (КЛУБ-У, БЛОК, САУТ, автоведение и т.д.) _____

14. Примечания по особенностям локомотива _____

Подписи комиссии:

от ТЧ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

от ЛВЧД (ЛВЧ) _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

от ВЧДЭ _____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

_____ / _____ /
(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

Штемпель предприятия формирования поезда

ОТЧЕТ О РАБОТЕ ЭПТ № _____ от _____ 20__ г.

дата выдачи

в поезде № _____, предприятие приписки состава ЛВЧД (ЛВЧ) – _____, ФПКФ (ж.д.)

сообщением _____, рейс с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.

Начальник поезда _____, поездной электромеханик _____

Ф.И.О.

подпись

Ф.И.О.

подпись

Отметка о работе ЭПТ _____, напряжение ЭПТ на один вагон в режиме торможения – _____ В, мастер _____

Ф.И.О.

подпись

Дата	Участок следования локомотивной бригады	Данные по локомотивной бригаде			Данные по локомотиву		Состояние ЭПТ (есть/нет)	Причина следования без ЭПТ (краткое описание)	АКТ составлен на станции
		Ф.И.О. ТЧМ	Депо и дорога приписки локомотивной бригады	Подпись ТЧМ	Серия и номер	Депо и дорога приписки			

Таблица заполняется собственноручно машинистом локомотива по окончании поездки.

При утере отчета при смене локомотивных бригад ответственность несет машинист локомотива, а при смене локомотивов – начальник поезда или электромеханик.

Работы, производимые в пункте оборота с ЭПТ: _____

(заполняется ЛНП или ПЭМ)

Журнал ПТО по учету отправления пассажирских поездов с ЭПТ (инфраструктуры)

Дата	№ поезда сообщением	ФИО осмотрщика,	подпись	Прибытие		Отправление		Примечание
				Модель и номер локомотива	Работоспособность цепи ЭПТ	Модель и номер локомотива	Работоспособность цепи ЭПТ	
07.07.17.	П.9 Саратов–Москва	Колесов В.В.	_ * _ *	ЧС8 №733	есть	ЭП1М №47	есть	
08.07.17.	П.17 Саратов–Москва	Петров М.М.	_ * _ *	ЭП1М №11	нет	ЭП1М №16	есть	

Журнал учета работы ЭПТ в поездах

№ отчета	Дата выдачи	Работник, выдавший отчет на ПТО		№ поезда	ЛНП (ПЭМ), получивший отчет		Дата сдачи	ЛНП (ПЭМ), сдавший отчет		Работник, получивший отчет на ПТО		Замечания по работе ЭПТ
		ФИО	подпись		ФИО	подпись		ФИО	подпись	ФИО	подпись	