??????? ???????????? ???.
??????? ?? ??????????????????
??????????

СЛУЖБА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ИНСТРУКТАЖ № 11 от 25.03.2022

О порядке действий работников локомотивных бригад при следовании за диагностическим комплексом с вагоном-дефектоскопом

Основным методом диагностики контроля состояния рельсов и выявления на них дефектов является ультразвуковая дефектоскопия, которая проводится, в том числе, с помощью вагонов-дефектоскопов. Вагон-дефектоскоп включен в состав диагностического комплекса и осуществляет работу на линиях метрополитена в соответствии с утвержденным графиком в дневное непиковое время.

Особенностью работы вагона-дефектоскопа является использование контактной жидкости (воды), предназначенной для обеспечения акустического контакта при ультразвуковом неразрушающем контроле средствами дефектоскопии рельсов, элементов стрелочных переводов и сварных стыков.

При следовании за диагностическим комплексом с вагоном дефектоскопом, ввиду долго сохраняющегося снижения коэффициента сцепления колеса с рельсом из-за использования контактной жидкости, локомотивным бригадам пяти следом идущих поездов выдается предупреждение о следовании с особой бдительностью.

В связи с этим локомотивным бригадам, следующим за диагностическим комплексом с вагоном-дефектоскопом, необходимо:

1. Осуществлять торможение до станции, въезд на станцию со скоростью не более 40 км/ч. Следование вдоль платформы со скоростью, обеспечивающей остановку поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона».
2. Производить торможение таким образом, чтобы не допускать резкого изменения тормозного усилия.
3. Производить отправление со станций в соответствии со временем, указанном в поездном расписании или интервалом указанным поездным диспетчером. При отправлении со станции устанавливать контроллер машиниста в положение обеспечивающее достижение необходимой скорости движения и не вызывающее возникновения боксования или включения системы противоюзовой защиты вагона. В случае возникновения боксования или включения системы противоюзовой защиты вагона следует снизить тяговое усилие до восстановления сцепления колес с рельсами.
4. При следовании по перегону производить прогрев тормозных колодок.
5. В случае неэффективности электродинамического тормоза при торможении на станции или на перегоне и возникновении опасности проезда сигнального знака «Остановка первого вагона», светофора с запрещающим показанием или наезда на препятствие, применять экстренное торможение для остановки поезда.

Начальник электродепо В.С. Сметанович

Версия #4
alexshegera создал 18 мая 2022 14:14:29
alexshegera обновил 18 мая 2022 18:30:06