

# Глава 13. Тормозное оборудование и автосцепное устройство

13.1. Подвижной состав должен быть оборудован автоматическими пневматическими тормозами (автотормозами).

Электроподвижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов, кроме автоматических пневматических тормозов должен быть оборудован также и электрическими тормозами. Каждая ось вагона должна быть тормозной.

Автоматические пневматические тормоза и их элементы должны содержаться по установленным нормам, обладать управляемостью и надёжностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при разъединении или разрыве воздушной тормозной магистрали, при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения) или срывного клапана автостопа.

Автоматический пневматический и электрический тормоза электроподвижного состава должны иметь авторежимное устройство для сохранения постоянства тормозного пути при различной загрузке вагонов и обеспечивать тормозное усилие, не вызывающее заклинивание колёсных пар и гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении или торможении от устройств АЛС-АРС на расстоянии не более расчётного тормозного пути, приведённого в табл. 1, 2 и 3. Длина расчётного тормозного пути при экстренном торможении, приведённая в табл. 3, для открытых наземных и приравненных к ним участков увеличивается на 50 %. Соответствие фактических тормозных путей расчётным должно периодически проверяться. Порядок и сроки проверки устанавливает *начальник метрополитена*.

13.2. В каждой кабине машиниста электроподвижного состава должен быть кран для экстренного торможения, а в противоположной части вагона — стоп-кран с укороченной штангой и рукояткой за спинкой сиденья.

В вагоне без кабины машиниста стоп-краны должны быть в обеих торцевых частях вагона за спинками сидений.

Специальный подвижной состав, предназначенный для транспортировки локомотивами, должен оборудоваться стоп-кранами.

13.3. Подвижной состав должен быть оборудован стояночными или ручными тормозами, которые должны содержаться по установленным нормам и обеспечивать тормозное нажатие, определённое по расчётным данным, утверждённым *Управлением метрополитена*.

13.4. Все узлы и детали вагонов, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

13.5. Фактические тормозные пути локомотивов с учётом массы прицепного веса должны периодически проверяться на соответствие расчётным тормозным путям.

Порядок и сроки проверки тормозных путей устанавливает *начальник метрополитена*.

13.6. Подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой.

13.7. Ответственность за правильное сцепление вагонов в составе несёт работник, дающий готовность на подвижной состав (старший мастер, мастер, бригадир).

13.8. Ответственность за правильное сцепление подвижных единиц в составе хозяйственного поезда несёт машинист хозяйственного поезда.

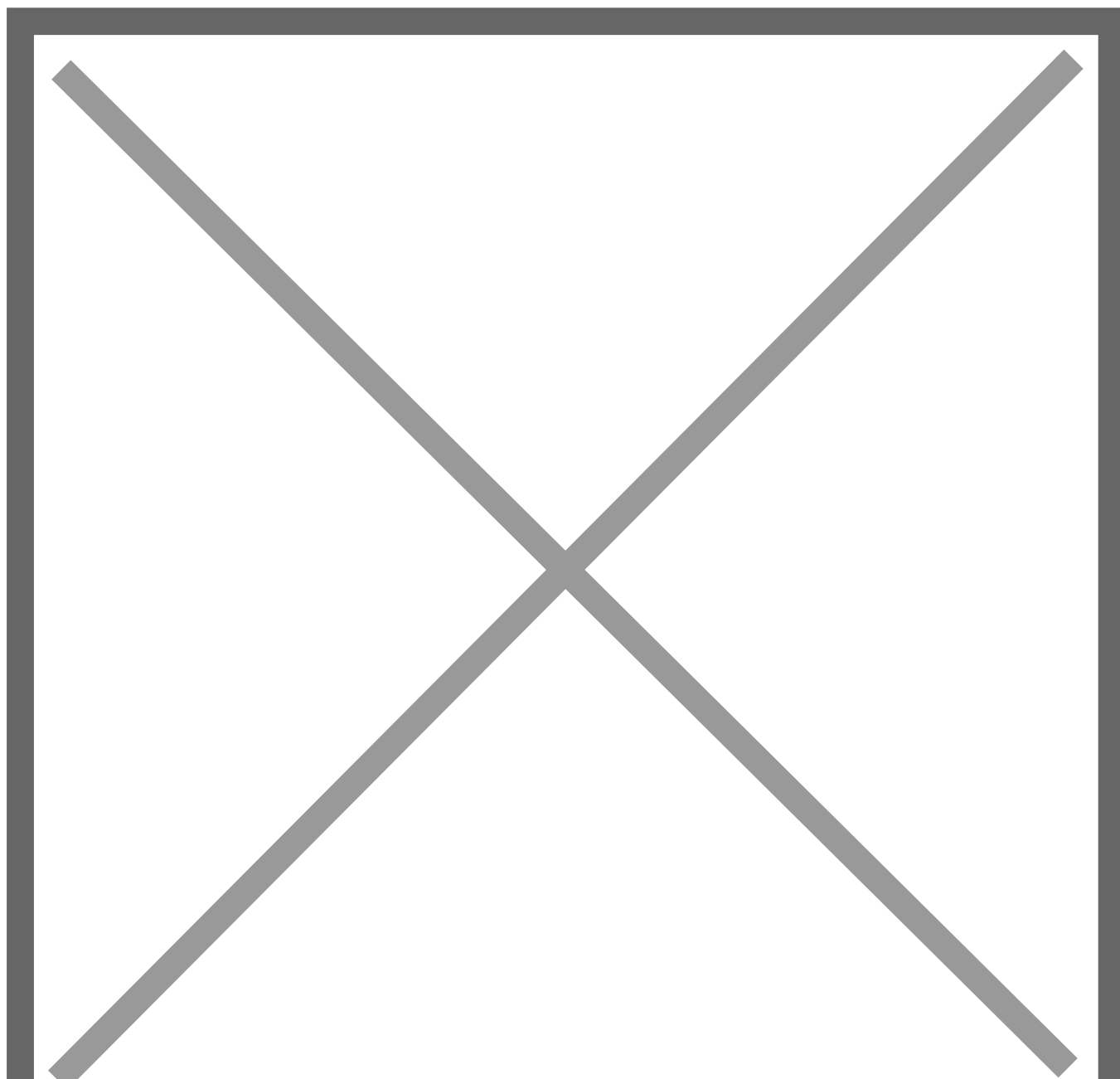


Таблица 1. Расчётные тормозные пути при АРС для вагонов Ем (в метрах). *Примечание:* в таблице приведены длины тормозных путей (в метрах) как для порожнего, так и для гружёного режимов при торможении восьмивагонного состава с момента превышения заданной скорости до полной остановки

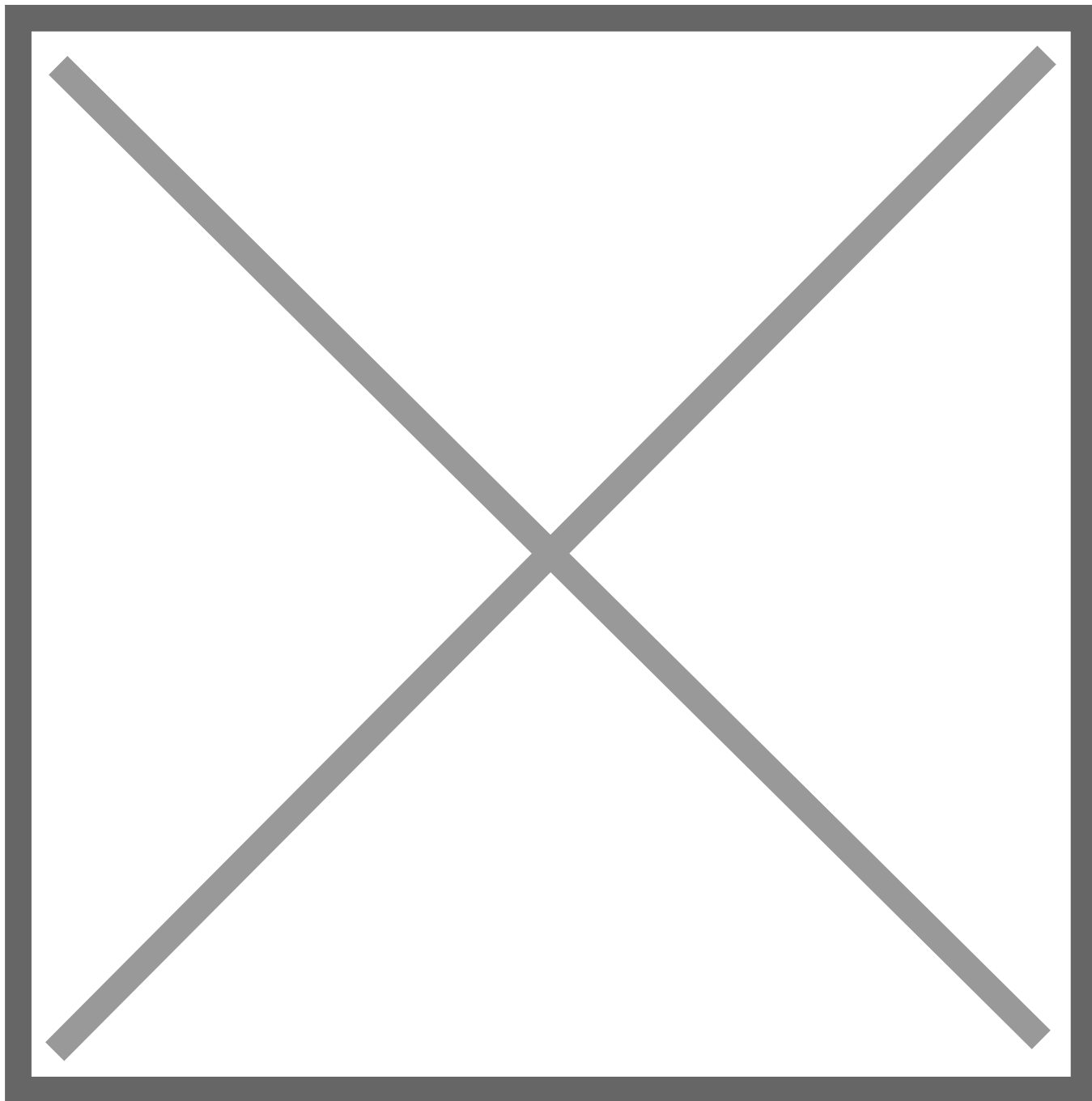


Таблица 2. Расчётные тормозные пути при АРС для вагонов 81-717, 81-714 (в метрах). *Примечание:* в таблице приведены длины тормозных путей (в метрах) как для порожнего, так и для гружёного режимов при торможении восьмивагонного состава с момента превышения заданной скорости до полной остановки



Таблица 3. Длина расчётного тормозного пути при экстренном торможении (в метрах)

---

Версия #1

Alexeuschik создал 28 сентября 2021 18:34:51

Alexeuschik обновил 28 сентября 2021 18:35:11