

AKCINĖ BENDROVĖ „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“

**GELEŽINKELIO RIEDMENŲ STABDŽIŲ
NAUDOJIMO TAISYKLĖS**

VILNIUS 2015

AKCINĖ BENDROVĖ „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“

PATVIRTINTA
AB „Lietuvos geležinkeliai“
generalinio direktoriaus
2015 m. spalio 15 d.
įsakymu Nr. Į-882


R/86

**GELEŽINKELIO RIEDMENŲ STABDŽIŲ
NAUDOJIMO TAISYKLĖS**

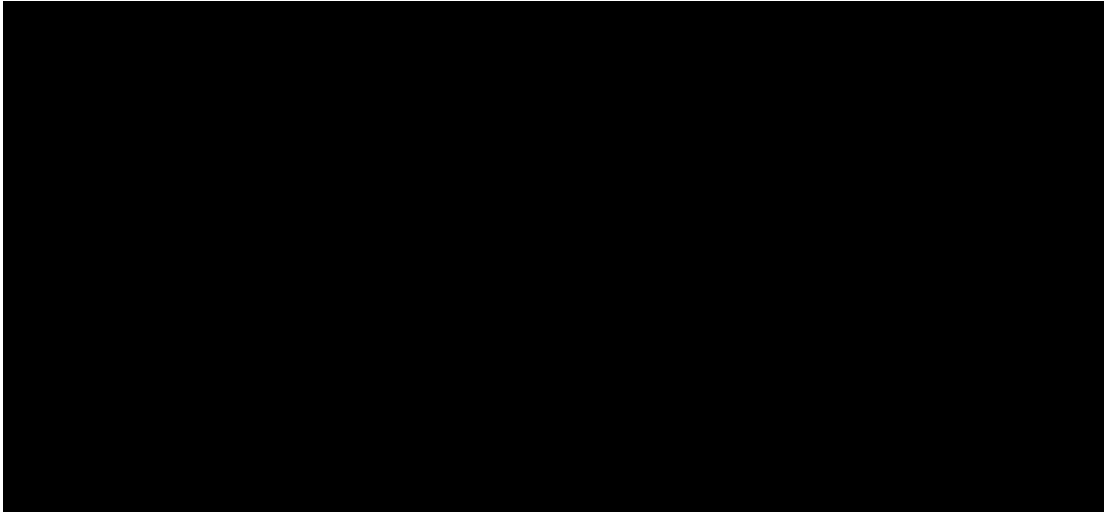
VILNIUS 2015

AB „Lietuvos geležinkeliai“ užsakymu parengė

UAB „Geležinkelių projektavimas“

Sudarė 

SUDERINTA



Galioja nuo 2015 m. spalio 30 d.

Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės R/86 pakeičia „Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės“ R/86, patvirtintas 1997-10-21 SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 297

TURINYS

1. TAIKYMO SRITIS	7
2. NUORODOS	7
3. PAGRINDINĖS SĄVOKOS	8
3.1. Terminai ir apibrėžimai	8
3.2. Santrumpos	10
4. BENDROSIOS NUOSTATOS	12
5. LOKOMOTYVŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖS BŪKLĖS TIKRINIMAS	14
5.1. Darbai, kuriuos atlieka lokomotyvų brigados, priimdamos lokomotyvus	14
5.2. Stabdžių įrenginių tikrinimo ir reguliavimo taisyklės.....	15
6. PERĖJIMO Į KITĄ LOKOMOTYVO VALDYMO KABINĄ IR STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ PERJUNGIMO TVARKA	24
7. LOKOMOTYVO PRIKABINIMAS PRIE SĄSTATO	26
8. VAGONŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA	28
8.1. Vagono stabdymo įrenginių techninės priežiūros reikalavimai.....	28
9. STABDŽIŲ IŠDĖSTYMO IR ĮJUNGIMO TVARKA	33
9.1. Traukiniuose su lokomotyvų trauka	33
9.2. Lokomotyvuose, naudojant dauginę trauką.....	37
9.3. Neveikiančiuose lokomotyvuose ir savaeigiuose sąstatuose	38
10. BŪTINAS STABDŽIŲ SKAIČIUS TRAUKINIUOSE	41
11. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ TIKRINIMAS	42
11.1. Bendrosios nuostatos	42
11.2. Išsisinis stabdžių tikrinimas	45
11.3. Dalinis stabdžių tikrinimas	51
11.4. Prekinių traukinių automatinį stabdžių tikrinimas	53
11.5. Traukinių sąstatų, sudarytų iš neveikiančių lokomotyvų, savaeigių sąstatų, stabdžių tikrinimas.....	54
11.6. Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžių tikrinimas	55
12. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR VALDYMAS	56
12.1. Bendrosios nuostatos	56
12.2. Keleivinių traukinių stabdžių valdymas.....	64

12.3. Prekinių traukinių automatinį stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 394, 395 ..	69
12.4. Nelygia vietoje važiuojančio prekinio traukinio stabdžių valdymas	72
13. SUNKIŲJŲ IR ILGŲJŲ PREKINIŲ TRAUKINIŲ AUTOMATINIŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS YPATUMAI IR JŲ VALDYMAS	73
13.1. Bendrosios nuostatos	73
13.2. Traukinys, kurio lokomotyvas yra sąstato priekyje	76
13.3. Sujungtas prekinis traukinys, turintis atskirus stabdžių vamzdynus	78
13.4. Traukinys, kurio lokomotyvas yra priekyje ir sąstato arba traukinio gale su sujungtu (bendru) stabdžių vamzdynu	79
14. LOKOMOTYVO ATKABINIMAS NUO SĄSTATO	83
15. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ ĮRANGOS TECHNINĖ PRIEŽIŪRA	84
15.1. Stabdžių įrangos techninė priežiūra ir remontas	84
15.2. Darbai, kuriuos privalo atlikti lokomotyvo brigada priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą	84
15.3. Stabdžių įrangos techninės būklės tikrinimo taisyklės	85
15.4. Stabdžių įrangos perjungimo tvarka pereinant į kitą valdymo kabiną	90
15.5. Neveikiančių savaeigių sąstatų transportavimas	92
16. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS	95
16.1. Bendrosios nuostatos	95
16.2. Išsistinis stabdžių tikrinimas	95
16.3. Dalinis stabdžių tikrinimas.....	96
17. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR JŲ VALDYMAS	98
VAŽIUOJANT	
17.1. Bendrosios nuostatos	98
17.2. Automatinį stabdžių valdymas	100
17.3. Elektrinių orinių stabdžių valdymas	102
17.4. Valdymas pagalbiniais stabdžiais.....	103
18. STABDŽIŲ AUTOMATINIS VALDYMAS	104
19. MAŠINISTO VEIKSMŲ PRIVERSTINAI STABDANT TRAUKINĮ TARPSTOTYJE	105
19.1. Sustojimas nuokalnėje	105
19.2. Sustojimas įkalnėje	106
19.3. Mašinisto veiksmai sustabdžius traukinį staigiuoju stabdymu ilgose ir stačiose nuokalnėse bei įkalnėse	106

20. MAŠINISTO VEIKSMAI VEŽANT TRŪKUSĮ TRAUKINĮ Į STOTĮ	108
21. STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS IR VALDYMO YPATUMAI ŽIEMĄ	109
21.1. Priemonės, užtikrinančios lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą žiemą	109
21.2. Priemonės, užtikrinančios vagonų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą	110
21.3. Stabdžių įrangos prišalusių vietų atšildymo tvarka	111
21.4. Stabdžių valdymo ypatumai žiemą	112
22. KONTROLINIS STABDŽIŲ PATIKRINIMAS	114
22.1. Bendrosios nuostatos	114
22.2. Kontrolinis stabdžių patikrinimas stotyje	114
22.3. Kontrolinis stabdžių patikrinimas važiuojant	117
23. BANDOMASIS TRAUKINIŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS IR VALDYMAS VAŽIUOJANT	118
24. KELEIVINIŲ VAGONŲ SU DISKINIAIS STABDŽIAIS, VAŽIUOJANČIŲ KELEIVINIŲ TRAUKINIŲ SĄSTATUOSE IKI 140 KM/H GREIČIU, NAUDOJIMAS	120
24.1. Bendrosios nuostatos	120
24.2. Vagonų ir jų stabdžių įjungimo sąstatuose tvarka	120
24.3. Vagonų stabdžių įrangos techninė priežiūra	121
24.4. Lokomotyvo prikabinimas prie sąstato	122
24.5. Stabdžių veikimo patikrinimas	122
24.6. Stabdžių valdymas	123
24.7. Vagonų ir traukinių aprūpinimas stabdžiais	123
PRIEDAI	
1 priedas. Lokomotyvų, savaeigių sąstatų pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo 7,0 iki 8,0 kg/cm ² laikas	124
2 priedas. Stabdžių normatyvai ir didžiausi leistini traukinių važiavimo greičiai	126
3 priedas. Forma V-45. Pažyma apie traukinio stabdžius	145
4 priedas. Forma V-8. Stabdžių kontrolinio patikrinimo aktas	147
5 priedas. Stabdymo kelio ir ilgio nustatymo lentelės	150
6 priedas. Stabdžių cilindro koto grįžimo laikas paskutiniuose dviejuose vagonuose po traukinio stabdžių vamzdžio prapūtimo (vientisumo tikrinimas).....	190
Keitinių registravimo lapas.....	191

1. TAIKYMO SRITIS

1.1. Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės (toliau - Taisyklės) nustato geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo tvarką ir pagrindines normas.

1.2. Šių Taisyklių reikalavimų privalo laikytis visi geležinkelių darbuotojai, kurių darbas susijęs su traukinių eismu.

1.3. Taisyklės gali būti pakeistos arba papildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo įsakymu (potvarkiu).

1.4. Remdamiesi šiomis Taisyklėmis viešosios geležinkelių infrastruktūros struktūriniai padaliniai, geležinkelio riedmenis naudojančios, remontuojančios ir prižiūrinčios įmonės išleidžia vietines instrukcijas.

1.5. Taisyklės yra nacionalinių eismo saugos taisyklių sudėtinė dalis.

1.6. Kontroliuoti Taisyklėse išdėstytų reikalavimų vykdymą turi Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelio riedmenis naudojančių, remontuojančių bei prižiūrinčių įmonių valdytojų paskirti darbuotojai.

2. NUORODOS

Taisyklių nuostatos yra šiame skyriuje pateiktų dokumentų, galiojusių tvirtinant šias Taisykles, nuostatos:

2.1. Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymas (*Nr. XI-642, 2010-01-14, Žin., 2006, Nr. 12-557 (2010-01-30)*).

2.2. „Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai“. ADV/001: 1996.

2.3. „Geležinkelių signalizacijos taisyklės“ AVD/002: 2012..

2.4. „Geležinkelio riedmenų stabdžių naudojimo taisyklės“ (Правила эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог) GTT, 2009.

2.5. „Traukos skaičiavimų taisyklės“ (Правила тяговых расчетов для поездной работы 1980, М. Транспорт).

2.6. Traukos riedmenų ir savaeigių sąstatų serijų: ČМЕЗМ, ЧМЕЗМ^Е, ТЕМ, ТМН, ER20CF, RA-2, 620M, EJ575 naudojimo taisyklės ir instrukcijos.

3. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

3.1. Terminai ir apibrėžimai

3.1.1. Pagalbinio ir elektrinio orinio stabdžio pakopinis **atleidimas** – stabdžiai atleidžiami periodiškai mažinant slėgį stabdžių cilindruose neatsižvelgiant į slėgį stabdžių vamzdyne.

3.1.2. Pakopinis automatinių stabdžių **atleidimas** – įkalnės režimu įjungti automatiniai stabdžiai atleidžiami mažinant slėgį stabdžių cilindruose, kai periodiškai po stabdymo slėgis stabdžių vamzdyne didinamas iki dydžio, mažesnio už pripildymo slėgį.

3.1.3. Visiškas automatinių stabdžių **atleidimas** – automatiniai stabdžiai atleidžiami, kai padidinus slėgį stabdžių vamzdyne stabdžių cilindro kotai visiškai įtraukiami į cilindrus.

3.1.4. Visiškas pagalbinio ir elektrinio orinio stabdžių **atleidimas** – stabdžiai atleidžiami pagalbinio čiaupo rankenėle pasukant į atleidimo padėtį arba išjungiant nuolatinės elektros srovės įtampą; stabdžių cilindro kotai visiškai įtraukiami į cilindrus.

3.1.5. Atskiriamasis **čiaupas** – čiaupas, skirtas oro vamzdynams uždaryti.

3.1.6. Porinės traukos **čiaupas** – čiaupas, kuriuo maitinimo šaltinio oro vamzdis atskiriamas nuo mašinisto čiaupo, kai važiuojama porine ar daugine trauka.

3.1.7. Kombinuotasis **čiaupas** – čiaupas, kuriuo lokomotyvo stabdžių vamzdynas atskiriamas nuo mašinisto čiaupo važiuojant porine ar daugine trauka, taip pat stabdžių vamzdynas sujungiamas su atmosfera staiga stabdant.

3.1.8. Mašinisto **čiaupas** – įrenginys, skirtas valdyti traukinio ar atskiro lokomotyvo stabdžius, įskaitant nuotolinį.

3.1.9. Pagalbinio stabdžio **čiaupas** – įrenginys, skirtas valdyti lokomotyvo stabdžius.

3.1.10. Stabdymo **kelias** – atstumas, kurį nuvažiuoja traukinys nuo mašinisto arba staigiojo stabdymo čiaupo (stabdo) rankenėlės pasukimo į stabdymo padėtį iki sustojimo. Stabdymo keliai priklauso nuo stabdymo būdo (pakopinis, paprastasis arba staigusis sustabdymas).

3.1.11. Stabdžių vamzdyno (sistemos) pripildymo **laikas** – laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki momento, kol traukinio arba atskiro lokomotyvo stabdžių vamzdyne pasiekiamas nustatytas pripildymo slėgis.

3.1.12. Visiško stabdžių atleidimo **laikas** – laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki visiško stabdžių cilindro kotų įtraukimo.

3.1.13. Lemiamoji **nuokalnė** – didžiausio statumo nuokalnė (atsižvelgiant į kreivių pasipriešinimą), kurios ilgis ne mažesnis už stabdymo kelią.

3.1.14. Stabdžių **nusilpimas** – slėgio traukinio stabdžių vamzdyne sumažėjimas, kai atliekant sustiprintą paprastąjį arba staigųjį sustabdymą stabdžių cilindruose nepasiekiamas reikiamas slėgis, būtinas traukiniui sustoti apskaičiuotame stabdymo nuotolyje arba jam laikyti vietoje sustojus.

3.1.15. Vagono **prikabinimas** prie traukinio – vagono prikabinimas prie traukinio sąstato galo ar bet kurioje kitoje sąstato dalyje.

3.1.16. Savaeigis **sąstatas** – dyzelinis traukinys, elektrinis traukinys, automotrisė (keleivinė automotrisė, bėginis autobusas).

3.1.17. Pripildymo **slėgis** – nustatytas slėgis priekinio lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje ir visiškai pripildytas traukinio stabdžių vamzdynas.

3.1.18. Stovėjimo **stabdis** – įrenginys, skirtas užstabdyti riedmenį statinėje būsenoje, kad dėl įvairių išorinių jėgų poveikio riedmuo savaime nepajudėtų iš vietos.

3.1.19. Lokomotyvo pakopinis **stabdymas** pagalbiniu stabdžiu ir traukinio elektriniu oriniu stabdžiu – stabdomas periodiškai didinant slėgį stabdžių cilindruose, neatsižvelgiant į slėgį stabdžių vamzdyne.

3.1.20. Pakartotiniai **stabdymai** – stabdymai vienas po kito atleidus ir papildžius stabdžius.

3.1.21. Pakopinis **stabdymas** – paprastasis stabdymas mažinant slėgį stabdžių vamzdyne pakopomis. Jis naudojamas reguliuoti traukinio greičiui arba jį sustabdyti.

3.1.22. Paprastasis **stabdymas** – stabdymas bet kokio dydžio pakopomis mažinant slėgį stabdžių vamzdyne paprastojo stabdymo sparta, kol greitis visiškai sumažės arba traukinys sustos iš anksto numatytoje vietoje.

3.1.23. Sustiprintas paprastasis **stabdymas** – paprastasis stabdymas, kai slėgis stabdžių vamzdyne mažinamas vienu veiksmu paprastojo stabdymo sparta, norint traukinio vagonų stabdžių cilindruose sudaryti maksimalų slėgį ir sumažinti traukinio greitį arba jį sustabdyti trumpesniame nuotolyje.

3.1.24. Staigusis **stabdymas** – traukinio stabdymas išimtiniais atvejais, kai panaudojama didžiausia stabdymo jėga, staiga išleidus orą iš stabdžių vamzdyno.

3.1.25. **Stabdžių** koeficientas – apskaičiuotas dydis, apibūdinantis visų traukinio (sąstato) stabdžių trinkelų spaudimo jėgų sumos ir traukinio (sąstato) svorio santykį.

3.1.26. **Gretsiurblys** – garvežio dvigubo veikimo orinis siurblys, kurio cilindrai yra vienas greta kito; oras iš pradžių suslegiamas didesnio skersmens cilindre, o po to pereina į mažesnio skersmens cilindrą, kuriame dar kartą suslegiamas.

3.1.27. Pratėginis **siurblys** – garvežio dvigubo veikimo orinis siurblys, kurio cilindrai yra vienas po kito, vienoje ašyje; oras iš pradžių suslegiamas didesnio skersmens, o po to pereina į mažesnio skersmens cilindrą, kuriame dar kartą suslegiamas.

3.1.28. Dauginė **trauka** – traukinių trauka dviem ar keliais lokomotyvais, kuriuos valdo juose esantys mašinistai, arba vienas (paprastai pirmojo lokomotyvo) mašinistas.

3.1.29. Trumpasis keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstato yra iki 11 vagonų imtinai.

3.1.30. Normalaus ilgio keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstate yra (12-20) vagonų.

3.1.31. Ilgasis keleivinis **traukinys** – traukinys, kurio ilgis viršija maksimalų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytą keleivinių traukinių ilgį.

3.1.32. Ilgasis prekinis **traukinys** – traukinys, kurio sąstatas ilgesnis nei nustatytas šiam ruožui pagal grafiką.

3.1.33. Prekinis sujungtas **traukinys** – traukinys, sudarytas iš dviejų sukabintų prekinių traukinių, kurių kiekvieno priekyje yra traukiantieji lokomotyvai. Jeigu traukinį sudaro 350 ir daugiau ašių arba traukinio svoris yra didesnis kaip 6000 t – tokie traukiniai priskiriami sunkiųjų ir ilgųjų kategorijai.

3.1.34. Sunkusis prekinis **traukinys** – traukinys, kurio svoris 100 ar daugiau tonų viršija nustatytą pagal grafiką visų serijų lokomotyvams.

3.1.35. Plačioji stabdžių **trinkelė** – stabdžių trinkelė, kuri apima ne tik rato riedėjimo paviršių, bet ir rato antbriaunį.

3.1.36. Siauroji stabdžių **trinkelė** – stabdžių trinkelė, kurios plotis neviršija ratų riedėjimo paviršiaus pločio.

3.1.37. **Viršslėgis** – padidintas slėgis stabdžių vamzdyne, lyginant su nustatytu pripildymo slėgiu, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje.

3.2. Santrumpos

LG – AB „Lietuvos geležinkeliai“

TP-1 – pirmoji lokomotyvų techninė priežiūra

EOV – elektrinis orinis vožtuvas

OS – oriniai stabdžiai

EOS – elektriniai oriniai stabdžiai

EDS – elektriniai dinaminiai stabdžiai

SL – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti apie traukinio stabdžių vamzdyno sandarumo pažeidimą

A – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojant apie EOS atleidimą ir traukinio EOS elektros grandinės vientisumą

P – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti, kad EOS yra perdangos padėtyje

S – lokomotyvo valdymo pulte esanti lemputė, signalizuojanti, kad EOS yra stabdymo padėtyje

TVPP – techninės vagonų priežiūros punktas arba jungtinis komercinis ir techninės vagonų priežiūros punktas.

SPP – stabdžių patikrinimo punktas

KTPP – kontrolinis vagonų techninės priežiūros punktas

TNN – Techninio geležinkelių naudojimo nuostatai

RIC – ypatingos konstrukcijos keleiviniai vagonai, pagaminti pagal 1435 mm vėžės riedmenų gabaritą

TST – Traukos skaičiavimų taisyklės

SK – stoties knyga

KON – nesankcionuoto EOV išjungimo kontrolės įrenginys

4. BENDROSIOS NUOSTATOS

4.1. Taisyklėse naudojamas slėgio (spaudimo) matavimo vienetas kg/cm^2 (kilogramas į kvadratinį centimetrą). Slėgis 1 kg/cm^2 praktiškai atitinka $0,1 \text{ MPa}$ (megapaskalį) tarptautinėje SI matavimo vienetų sistemoje.

4.2. Remiantis Taisyklių nuostatomis, kitų geležinkelio infrastruktūrų valdytojai (savininkai) turi parengti vietines instrukcijas ir suderinti jas su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoju.

4.3. Stabdžių įrenginių techninę būklę tikrina lokomotyvų brigados priimdamos lokomotyvus ir savaeigius sąstatus, išvažiuojančius iš depo, likusius be brigados, keičiantis lokomotyvų brigadoms ir atliekant pirmąją techninę priežiūrą (TP-1). Lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių įrangos patikros ir reguliavimo darbus atliekant priežiūras bei remontus (išskyrus TP-1) vykdo pagal įmonės valdytojo patvirtintas technologines instrukcijas kvalifikuoti darbuotojai, atitinkamai apmokyti ir turintys teisę vykdyti šią veiklą. Patikrų ir remontų rezultatai turi būti pažymimi nustatytos formos techniniuose dokumentuose ir atsakingas darbuotojas po kiekvienu įrašu turi pasirašyti.

Keičiantis lokomotyvų brigadoms, perduodanti traukos riedmenį ar savaeigį sąstatą brigada priimančiąją brigadą turi išsamiai informuoti apie traukos riedmens techninę būklę ir apie tai pažymėti atitinkamuose T-44^{SL}, T-44^D, T-44^E formos Lokomotyvo techninės būklės žurnaluose (toliau – T-44 formos žurnalas).

4.4. Vagonų techninė būklė turi būti tikrinama TVPP punktuose. Patikros ir remonto darbų atlikimą ir kokybę turi kontroliuoti pamainos vyresnysis vagonų tikrintojas ar kitas paskirtas darbuotojas, kurie turi užtikrinti: vagonų stabdžių įrangos techninę parangą ir visų stabdžių įjungimą traukinyje; stabdžių žarnų sujungimą; stabdžių vamzdyno galinių čiaupų atidarymą, nustatytą stabdžių trinkelio spaudimo jėgą traukinyje; tinkamą stabdžių veikimą atliekant jų veikimo bandymą geležinkelio stotyje ir važiuojant.

4.5. **Draudžiama** skirti pakrovai, keleivių vežimui, prikabinti prie traukinio sąstato vagonus su netvarkinga stabdžių įranga, o taip pat be jų techninės patikros ir atitinkamo įrašo V-14 formos *Vagonų techninės priežiūros apskaitos žurnale* dėl vagonų pripažinimo tinkamais saugiai vykti traukinio sąstate.

4.6. Formavimo, gražos geležinkelio stotyse, taip pat traukinio vykimo maršrute, kur pagal traukinių eismo grafiką numatytas sustojimas techniniam aptarnavimui, kiekvieno traukinio sąstate esančio vagono turi būti patikrintas stabdžių įrangos veikimas ir atliktas reikiamas remontas.

Geležinkelio stotyse, kur nėra TVPP, vagonų stabdžių įrangos tikrinimo ir remonto tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

4.7. **Draudžiama** atlikti keleivinio traukinio sąstate esančių vagonų, su veikiančiomis salonų elektrinėmis šildymo sistemomis, stabdžių įrangos priežiūros ir remonto darbus, kol nebus atjungtas aukštos įtampos maitinimo šaltinis.

4.8. Skirtingos stabdžių įrangos naudojimas, techninė priežiūra ir remontas turi būti vykdomi vadovaujantis konkrečiai stabdžių įrangai parengta naudojimo instrukcija, kuri turi būti suderinta su Taisyklėmis ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoju.

5. LOKOMOTYVŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖS BŪKLĖS TIKRINIMAS

5.1. Darbai, kuriuos atlieka lokomotyvo brigados, priimdamos ir perduodamos lokomotyvus

5.1.1. Lokomotyvo brigada, prieš išvažiuodama iš depo arba po lokomotyvo stovėjimo be brigados, privalo patikrinti:

5.1.1.1. tepalo lygį kompresorių karteriuose ir garvežių oro siurblių tepalinėse; prireikus - papildyti;

5.1.1.2. stabdžių vamzdyno atskiriamųjų čiaupų sistemos ir oro skirstytuvų režimų perjungimo rankenėlių padėtį;

5.1.1.3. ar yra plombos: ant kontrolės įrenginio KON, ant apsauginių vožtuvų, stabdžių vamzdyno atskiriamąjo čiaupo nuo elektrinių orinių vožtuvų (EOV) fiksatoriaus, atskiriamųjų čiaupų oro tiekimo vamzdyje ir nuo oro skirstytuvo į čiaupą Nr. 254, atskiriamąjo čiaupo oro vamzdyje nuo stabdžių vamzdyno į greičio matuoklį, ant manometrų, kuriuos galima apžiūrėti be papildomų darbų, be to reikia įsitikinti, ar nepraleisti jų tikrinimo terminai;

5.1.1.4. kompresorių (garvežių oro siurblių) veikimą juos paleidus ir patikrinti, ar kompresoriaus manometras rodo reikiamą slėgį tepimo sistemoje;

5.1.1.5. slėgių ribas pagrindiniuose rezervuaruose, automatiškai įsijungus kompresoriams (garvežių oro siurbliams) ir reguliatoriui juos išjungus.

Šie slėgiai turėtų būti:

- elektrovežiuose ir šilumvežiuose, kurių pavara elektrinė, - $(7,5-9,0) \text{ kg/cm}^2$;
- kituose šilumvežiuose - $(7,5-8,5) \text{ kg/cm}^2$ arba $(7,5-9,0) \text{ kg/cm}^2$ (jeigu taip nurodyta tos serijos šilumvežio eksploatavimo ir priežiūros instrukcijoje);
- prekiniuose garvežiuose - $9,00 \text{ kg/cm}^2$;
- keleiviniuose ir manevriniuose garvežiuose - 8 kg/cm^2 .

Leidžiamas $\pm 0,2 \text{ kg/cm}^2$ nuokrypis.

Šilumvežiuose slėgio ribų skirtumas turi būti ne mažesnis kaip $1,0 \text{ kg/cm}^2$;

5.1.1.6. išlyginamojo rezervuaro, stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumą, mašinisto čiaupų ir oro skirstytuvų veikimą stabdant, stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriaus su davikliu Nr. 418 (iš abiejų valdymo kabinų) veikimą, viršslėgio pašalinimo greitį, pagalbinio stabdžio čiaupo reguliavimo tikslumą didžiausiam leistinam slėgiui, atliekant (imituojant) stabdymą, elektrinio orinio (EOS) stabdžio veikimą, ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina;

Nurodytas patikras atlikti iš abiejų valdymo kabinų, išskyrus stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumo bei ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina;

5.1.1.7. stabdžių svirtinės pavaros, jos apsauginių įtaisų būklę, stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelų storį ir jų padėtį ant ratų riedėjimo paviršių bei stabdžių diskų, rankinio stabdžio veikimą;

5.1.1.8. oro praleidimą per galinius stabdžių vamzdžio čiaupus, ne mažiau kaip tris kartus atidarant galinius čiaupus, per blokavimo įtaisą Nr. 367 ir stabdžių čiaupą.

Be to, lokomotyvą priimanti brigada privalo išleisti kondensatą iš pagrindinių ir pagalbinių rezervuarų, tepalo ir vandens skirtuvų, šaldytuvų ir garinių oro siurblių tepalinių.

Jeigu lokomotyve yra kitos konstrukcijos stabdžių valdymo ir kontrolės įrenginių – jų veikimą tikrinti vadovaujantis jų naudojimo instrukcijomis.

5.1.2. Keičiantis lokomotyvų brigadoms, lokomotyvą priimanti brigada privalo patikrinti:

5.1.2.1. stabdžių mechaninės dalies būklę, oro skirstytuvų režimų jungiklių padėtį, kiek išlindę tie stabdžių cilindų kotai, kuriuos galima apžiūrėti;

5.1.2.2. ar yra alyvos kompresorių karteriuose ir siurblio slėginėje tepalinėje;

5.1.2.3. mašinisto čiaupo reguliavimo tikslumą pripildymo slėgiui palaikyti stabdžių vamzdyne, kai rankenėlė yra kelioninėje padėtyje; viršslėgio pašalinimo greitį;

5.1.2.4. lokomotyvo pagalbinio stabdžio čiaupo reguliavimo tikslumą maksimaliam leidžiamam slėgiui, atliekant (imituojant) sustabdymą;

5.1.2.5. čiaupų rankenėlių padėtis darbo ir ne darbo kabinose;

5.1.2.6. EOS maitinimo šaltinio įtampą;

5.1.2.7. žarnų sujungimų tikslumą, galinių čiaupų tarp lokomotyvo (lokomotyvų) ir pirmojo vagono atidarymą, taip pat nedarbinės (atsarginės) žarnos padėtį ant pakabos;

5.1.2.8. elektrinių blokavimo vožtuvų veikimą lokomotyvuose, turinčiuose EDS.

Lokomotyvą priimanti brigada privalo išleisti kondensatą iš pagrindinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų.

Pagal lokomotyvo valdymo pulte esančią signalinę lemputę „SL“ įsitikinti, ar normaliai veikia stabdžių vamzdžio sandarumo pažeidimo signalizatorius.

5.1.3. Perduodant lokomotyvą lokomotyvų depe ar gražos punkte, lokomotyvų brigada privalo:

5.1.3.1. išleisti kondensatą iš pagrindinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų;

5.1.3.2. patikrinti stabdžių mechaninės dalies ir jos apsauginių įrenginių būklę, stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelų storį.

Darbus, kuriuos atlieka lokomotyvo brigados priimdamos ir perduodamos lokomotyvus, gali atlikti ir kiti darbuotojai, turintys atitinkamą kvalifikaciją, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu.

5.2. Stabdžių įrenginių tikrinimo ir reguliavimo taisyklės

5.2.1. Kompresoriaus tikrinamos alyvos lygis turi būti nustatytose ribose. Alyvos lygis kompresorių E-500 karteriuose turi būti ne žemesnis kaip 15 mm nuo įpylimo angos viršutinės briaunos, o kompresorių KT6, KT7, KT8, 1KT, PK-35, PK-5,25, VU-3,5/9, VPZ-4/9, K-1, K-2, K-3, VV-1,5/9, VV-1,75/9, MTK-135 - tarp viršutinės ir apatinės alyvos matuoklio žymių.

Draudžiama eksploatuoti kompresorius, kurių karteriuose alyvos lygis yra aukščiau arba žemiau nustatytų kontrolinių matavimo ribų.

Garinių oro siurblių tepalinės turi būti pripildytos. Prieš paleidžiant gretsiurblių slėginės tepalinės rankenėlę reikia sukti tol, kol tepalas pasirodys tepalo kontrolinėse ertmėse.

Alyvų lokomotyvų ir savaeigių sąstatų kompresoriams tepti nurodyti 1 lentelėje. Suderinus su kompresorių gamintojais, gali būti naudojami kitos alyvos, kurios pagal savo savybes atitinka nurodytus 1 lentelėje.

1 lentelė. Kompresoriams tepti naudojami tepalai

K o m p r e s o r i a i	Tepalas, alyva	Pastabos
Šilumvežių kompresoriai: visais metų laikais	K19, KS19, KZ-20	
Elektrovežių kompresoriai: žiema..... žiema iki minus 30°C..... vasarą..... vasarą ir pereinamuoju laikotarpiu iki minus 15°C	K12 KZ-10n K19, KS19 KZ-20	Išskyrus elektrovežius ČS
ČS serijos elektrovežių kompresoriai: visais metų laikais iki minus 30°C.....	KZ-10n	
Elektrinių traukinių stūmokliniai kompresoriai: žiema..... žiema iki minus 30°C..... vasarą..... vasarą ir pereinamuoju laikotarpiu iki minus 15°C	K12 KZ-10n K19, KS19 KZ-20	Leidžiama naudoti Leidžiama naudoti
Dyzelinių traukinių ir automotrisių kompresoriai: išstisus metus.....	K19, KS19, KZ-20	
Garvežių oro siurbliai: garo sekcijai tepti..... oro sekcijai tepti.....	cilindrų tepalas 24 kompresorių K12	
PASTABA. Lokomotyvų ER20CF, ČME3M, ČME3M ^E , TEM TMH ir savaeigių sąstatų EJ575, 620M, 630M, RA-2, ER9M (su sraigtinio tipo kompresoriais) alyvas kompresorių tepimui naudoti remiantis riedmenų gamintojų ar riedmens modernizavimą vykdžiusio rangovo pateiktomis naudojimo, techninės priežiūros instrukcijomis bei rekomendacijomis.		

Draudžiama kompresorių orinius cilindrus tepti per vožtuvus ir filtrus.

Išleidžiant lokomotyvą iš depo po techninės priežiūros (išskyrus TP-1) ir remonto turi būti patikrintas jo kompresorių našumas pagal pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo 7,0 kg/cm² iki 8,0 kg/cm² laiką (1 priedas).

5.2.2. Stabdžių ir maitinimo vamzdyno sandarumą tikrinti, kai mašinisto ir pagalbinio stabdžių čiaupų rankenėlės pasuktos į kelioninę padėtį, uždarytas kombinuotasis čiaupas ir neveikia

kompresoriai. Slėgis pagal manometrų rodmenis turi kristi stabdžių vamzdyne nuo normalaus pripildymo slėgio ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min.; maitinimo tinkle nuo $8,0 \text{ kg/cm}^2$ - ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min. arba ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 6,5 min. Prieš patikrinimą lokomotyvas turi būti įtvirtintas, kad neriedėtų.

5.2.3. Patikrinti:

5.2.3.1. mašinisto čiaupų Nr., 328, 394 ir 395 išlyginamojo rezervuaro sandarumą. Tam tikslui lokomotyvo stabdžių sistemą pripildyti iki normalaus slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį. Sandarumas yra pakankamas, jeigu slėgis išlyginamajame rezervuare per 3 minutes sumažėja ne daugiau kaip $0,1 \text{ kg/cm}^2$. **Neleidžiama**, kad slėgis išlyginamajame rezervuare padidėtų;

5.2.3.2. oro skirstytuvų jautrumą stabdymui. Krovinio tipo oro skirstytuvus patikrinti stabdant lygumos režime, o lokomotyvuose, kuriuose automatinių stabdžių atleidimas vyksta išleidžiant suslėgtą orą iš oro skirstytuvų darbo kamerų, – kalnų režime. Patikrinimą atlikti mažinant slėgį vienu mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimu išlyginamajame rezervuare ($0,5-0,6 \text{ kg/cm}^2$), o kai yra oro skirstytuvas, veikiantis per čiaupą Nr.254 - ($0,7-0,8 \text{ kg/cm}^2$). Oro skirstytuvai turi suveikti ir 5 min neleisti stabdžiams savaime atsileisti. Suveikus oro skirstytuvams, turi užsidegti „SL“ lemputė, signalizuojanti apie traukinio stabdžių vamzdžio sandarumo pažeidimą, o po stabdžių cilindų užsipildymo – užgesti. Po stabdymo patikrinti, ar stūmoklių kotai išlindo iš stabdžių cilindų ir trinkelės prispaustos prie ratų (stabdymo diskų);

5.2.3.3.oro skirstytuvų jautrumą stabdžių atleidimui, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį - stabdys turi atsileisti, trinkelės atsitraukti nuo ratų (stabdžių diskų);

5.2.3.4. viršslėgio pašalinimo greitį:

5.2.3.4.1. esant stabdžių vamzdžio pripildymo slėgiui iki $5,2 \text{ kg/cm}^2$ viršslėgio pašalinimą greitį matuoti taip: atleidus stabdį, jei mašinisto čiaupas su stabilizatoriumi, rankenėlę pasukti į I padėtį, išlaikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare bus $5,8 \text{ kg/cm}^2$, po to pasukti ją į kelioninę padėtį. Slėgis išlyginamajame rezervuare nuo $5,4 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,2 \text{ kg/cm}^2$ turi nukristi per (80-120) s;

5.2.3.4.2. esant stabdžių vamzdžio pripildymo slėgiui $5,3 \text{ kg/cm}^2$ ir daugiau, viršslėgio pašalinimo greitį matuoti taip: atleidus stabdį, jei mašinisto čiaupas su stabilizatoriumi, rankenėlę pasukti į I padėtį, išlaikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare bus $6,2 \text{ kg/cm}^2$, po to pasukti ją į kelioninę padėtį. Slėgis išlyginamajame rezervuare nuo $5,8 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,6 \text{ kg/cm}^2$ turi nukristi per (80-120) s.

Lokomotyve, kur įrengtas stabdžių vamzdžio trūkimo signalizatorius su davikliu Nr. 418, pereinant nuo padidinto slėgio prie normalaus, signalizatorius neturi suveikti (SL lempute neturi užsidegti);

5.2.3.5. pagalbinį stabdį maksimaliam slėgiui stabdžių cilindruose. Šis slėgis turi būti $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$. Jeigu lokomotyve įrengtas stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius, pagalbinis stabdžiu padidinti slėgį stabdžių cilindruose iki maksimalaus, sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,2-0,3) \text{ kg/cm}^2$ ir užsidegus „SL“ lemputei mašinisto valdikliu įjungti lokomotyvo trauką. Traukos režimo schema neturi susirinkti;

5.2.3.6. ar nemažėja slėgis stabdžių cilindruose daugiau nei leistina. Tam panaudoti staigųjį stabdymą ir kai stabdžių vamzdyno slėgis sumažės iki 0 kg/cm^2 , pagalbinio stabdžių čiaupo rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo poziciją, nustatant standžių cilindruose didžiausią slėgį. Toliau, lokomotyvuose, kuriuose neįrengta blokuotė Nr. 367 arba esant blokuotei Nr. 267, uždaryti atskiriamąjį čiaupą ant vamzdžio nuo pagalbinio stabdžio čiaupo į stabdžių cilindrus. Lokomotyvuose, kur įrengta blokuotė Nr. 367, nustatyti blokavimo įtaiso raktą iš apatinės į viršutinę padėtį. Slėgio mažėjimo greitis stabdžių cilindruose turi būti ne didesnis, kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per 1 min.

Išlyginamojo rezervuaro sandarumas ir viršslėgio pašalinimo laikas, išleidžiant lokomotyvą iš depo po remonto ir techninės apžiūros (išskyrus TP-1), turi būti patikrinti nuleidžiant orą iš lokomotyvo stabdžių vamzdyno per 5 mm skersmens skylutę. Tuo pačiu būdu patikrinti ir mašinisto čiaupo veikimą, rankenėlę pastačius į III padėtį. Be to, slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare turi be pertrūkio (tolygiai) kristi.

5.2.4. Kiek turi išlysti stabdžių stūmoklių kotoi, kai slėgis cilindruose yra $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$, pateikta 2 lentelėje.

Išleidžiant lokomotyvus po techninės priežiūros (išskyrus TP-1) ir remonto, svirtinę pavarą būtina sureguliuoti taip, kad koto išlindimas atitiktų mažiausią normos dydį.

2 lentelė. Lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių cilindro koto išlindimas atliekant paprastąjį sustabdymą

R i e d m e n ų r ū š i s	Stabdžių cilindro koto išlindimas, mm	
	Reguliavimo ribos	Didžiausias leidžiamas eksploatuojant
1	2	3
Elektrovežiai, šilumvežiai (išskyrus TEP60), prekiniai TE ir TO serijos garvežiai, keleiviniai garvežiai	75-100	125
Elektrovežis 2ES5K	75-85	150
Elektrovežis EP2K	$40 \pm 3^{**}$	-
Elektrovežis EP10	$50-70^{**}$	-

TEP60 serijos šilumvežiai, prekiniai garvežiai (išskyrus TE, TO)	50-75	100
Šilumvežiai 2TE70, TEP70BS, TEP70U, TEP70	57-63**	-
Šilumvežis 2TE25A	50-70**	-
Šilumvežis 2TE25K	65±3**	-
Šilumvežis TEM21	32±5**	-
Visų serijų garvežių tenderiai	125-140	170
Elektrinių traukinių ER2, ER9, ER9P, ER9M, ER9T, ER9E:		
a) varikliniai	50-75	100
b) priekiniai ir prikabinami (tai pat ir ER22).....	75-100	125
c) varikliniai vagonai ER22.....	40-50	60
Bėginiai autobusai RA-1, RA-2	25-30	35
Elektrinių traukinių ER2T, ER2R, ER29, ET2, ED2T, ED9T, ED4, ED4M priekiniai, prikabinami ir varikliniai vagonai	50-75	100
Kitų serijų elektrinių traukinių vagonai:		
a) varikliniai.....	75-100	130
b) priekiniai ir prikabinamieji.....	100-125	150
Kitų serijų elektrinių traukinių vagonai:		
a) varikliniai.....	75-100	130
b) priekiniai ir prikabinamieji.....	100-125	150
Dyzelinių traukinių varikliniai ir prikabinamieji vagonai:		
a) su diskinais stabdžiais.....	5 -8	25*
b) su trinkeliniais stabdžiais.....	125-140	150
<p>* Žiemos laikotarpiu 12 mm.</p> <p>** stabdžių cilindų kotų išlindimas eksploatavimo metu reguliuojasi automatiškai.</p> <p>PASTABOS:</p> <p>1. Lentelėje nurodytą elektrinių traukinių stabdžių cilindų koto išlindimo dydį stabdant sumažinti 30%, jeigu stabdžių cilindrai pritvirtinti prie vagono kėbulo, ir 20%, jeigu stabdžių cilindrai pritvirtinti prie vežimėlio.</p> <p>2. Turint gamyklos atitinkamų instrukcijų nustatytas kotų išlindimo normas, suderintas su viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytoju, būtina vadovautis tomis normomis. Eksploatuojant didžiausias leistinas koto išlindimas gali būti 25% didesnis už viršutinę ribą išvažiuojant iš depo.</p> <p>3. Išleidžiant lokomotyvus ir savaeigius sąstatus po remontų ir techninių priežiūrų (išskyrus TP-1) stabdžių įrangos mechaninė pavara turi būti sureguliuota taip, kad atitiktų mažiausią stabdžių cilindų kotų išlindimo reguliavimo ribų dydį.</p>		

5.2.5. Eksploatuojamų ketinių stabdžių trinkelės storis leidžiamas ne mažesnis kaip: tenderių siaurųjų trinkelės - 12 mm, lokomotyvų plačių ir sekcinių (taip pat ir tenderių) trinkelės - 15 mm, manevrinių ir išvežiojamųjų lokomotyvų - 10 mm. Eksploatuojamų lokomotyvų stabdžių trinkelės už išorinio rato ratlankio krašto gali būti išlindusios ne daugiau kaip 10 mm. Trinkelės keisti tada, kai:

5.2.5.1. jos susidėvi iki mažiausio leistino storio;

5.2.5.2. visame trinkelės plotyje atsiradus įtrūkimų (plyšių), siekiančių plieninį karkasą;

5.2.5.3. jos pleištiškai susidėvėjo;

5.2.5.4. jeigu mažiausias leistinas storis nuo plonojo trinkelės galo yra daugiau kaip 50 mm.

5.2.6. Pripildymo slėgis stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, turi atitikti 3 lentelėje nurodytus dydžius. Atsižvelgiant į vietos sąlygas, remiantis bandomųjų važiavimų rezultatais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu, ilgose nuokalnėse, kurių statumas mažesnis nei 0,018 ‰ pakrautiems prekiniams traukiniams, su vagonais, kurių oro skirstytuvai įjungti pakrautuoju režimu, gali būti nustatytas (5,3-5,5) kg/cm² pripildymo slėgis.

5.2.7. Oro skirstytuvų įjungimo režimai:

5.2.7.1. prekių traukinių, važiuojančių ne greičiau kaip 90 km/h, taip pat manevruojant, lokomotyvų krovininio tipo oro skirstytuvus įjungti tuščiuoju režimu;

5.2.7.2. numatant prekinio traukinio greitį padidinti daugiau kaip 90 km/h, lokomotyvo oro skirstytuvą įjungti pakrautuoju režimu;

5.2.7.3. ilgose iki 0,018 statumo nuokalnėse krovininio tipo skirstytuvus įjungti lygumos režimu, o 0,018 ir statesnėse – kalnų režimu;

5.2.7.4. neatsižvelgiant į ilgos nuokalnės statumą ir važiavimo greitį, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti ilgojo traukinio režimu;

5.2.7.5. neatsižvelgiant į nuokalnės statumą kalnų režimu įjungti tų lokomotyvų oro skirstytuvus, kurių automatinis stabdys atleidžiamas išleidžiant suslėgtą orą iš oro skirstytuvo darbo kameros.

Važiuojančių keleivinių ir prekių keleivinių traukinių lokomotyvų oro skirstytuvus įjungti:

– Nr. 270, 483 - pakrautuoju traukinio lygumos režimu;

– Nr. 292 keleiviniuose traukiniuose iki 20 vagonų imtinai - trumpojo keleivinio traukinio ir normalaus ilgio keleivinio traukinio režimu „K“;

– keleiviniuose traukiniuose, sudarytuose iš daugiau kaip 20 vagonų ir prekiniuose keleiviniuose traukiniuose - ilgojo traukinio „D“ režimu;

– oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“ keleiviniuose traukiniuose, kuriuose yra daugiau kaip 20 vagonų, bet ne daugiau kaip 25, leidžiama viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodymu.

Atliekant manevravimo darbus geležinkelio stotyse, kai lokomotyvą valdo vienas mašinistas, visų rūšių manevrinių ir magistralinių lokomotyvų krovininio tipo oro skirstytuvus įjungti pakrautuoju traukinio režimu.

Geležinkelio linija pavieniui važiuojančio prekinio lokomotyvo oro skirstytuvą įjungti pakrautuoju traukinio režimu, o keleivinio arba prekinio keleivinio lokomotyvo oro skirstytuvą Nr. 292 įjungti „K“ režimu.

3 lentelė. Stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis

Traukinio charakteristika	Traukiančiojo lokomotyvo, savaeigių sąstatų stabdžių vamzdynų pripildymo slėgis, kg/cm ²
a) elektriniai traukiniai ; b) traukinio sąstatas sudarytas iš neveikiančių elektrinių traukinių vagonų ; c) EJ575 serijos elektriniai traukiniai su „DAKO“ tipo stabdžiais	4,5-4,8 4,5-4,8 5±0,05
a) prekinis, kurio sąstate yra elektrinių traukinių vagonų; b) prekinis, kurio sąstate yra tušti tenderiai su įjungtais stabdžiais;	4,8
a) tuščių vagonų prekinis traukinys; b) prekinis traukinys, kurio sąstate yra savaeigių sąstatų vagonų (išskyrus elektrinių traukinių); c) manevriniai sąstatai; d) keleivinis traukinys, kurio sąstatą sudaro vagonai su įjungtais Vakarų Europos KE, Erlikon, DAKO tipų stabdžiais;	4,8-5,0
Bėginis autobusas RA-1	4,9-5,1
a) keleivinis; b) prekinis keleivinis; c) prekinis, kurio sąstate yra krautų vagonų; d) prekinis traukinys, kurio sąstate yra keleivinių lokomotyvų ir vagonų su įjungtais stabdžiais; e) vieninis lokomotyvas ir lokomotyvų junginys; f) savaeigiai sąstatai (išskyrus elektrinius traukinius ir dyzelinius traukinius DR1, DR1P, DR1A);	5,0-5,2
a) prekiniai traukiniai, kurių sąstate yra krautų vagonų, važiuojantys geležinkelio linijomis su ilgomis 0,018 statumo ir didesnėmis nuokalnėmis; b) dyzeliniai traukiniai DR1, DR1P;	5,3-5,6
Dyzelinis traukinys DR1A, AR-2	5,5-5,6
Automotrisė 620M, dyzelinis traukinys 630M	4,9-5,1

Jeigu pagal dauginės traukos sistemą sujungtų lokomotyvų pirmojo lokomotyvo pagalbinio stabdžio čiaupu negali būti valdomi kitų lokomotyvų pagalbinių stabdžiai, tai kitų lokomotyvų oro skirstytuvus įjungti vidutiniu režimu.

PASTABA.

Dviejų sekcijų lokomotyvuose, kurių abiejose sekcijose yra oro skirstytuvai, veikiantys per čiaupą Nr. 254, įjungti abu oro skirstytuvus, o impulsinį vamzdyną tarp sekcijų uždaryti.

5.2.8. Išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ar remonto atlikimo iš depo (išskyrus TP-1), patikrinti oro pralaidumą per blokavimo įtaisą Nr. 367 ir per mašinisto čiaupą. Prieš patikrinimą būtina išleisti kondensatą iš pagrindinių ir pagalbinių oro rezervuarų. Tikrinama, kai pagrindiniuose rezervuaruose pirminis slėgis ne mažesnis kaip 8 kg/cm² ir išjungti kompresoriai; slėgis 1000 l talpos pagrindiniuose rezervuaruose mažinamas nuo 6 kg/cm² iki 5 kg/cm². Blokuotės

pralaidumas laikomas normaliu, jeigu esant mašinisto čiaupo rankenėlei I padėtyje ir atidarytam stabdžių vamzdyno galiniam čiaupui slėgis sumažėja iš tikrinamo prietaiso pusės ne ilgiau kaip per 9-12 s. Mašinisto čiaupo pralaidumas laikomas normaliu, jeigu esant čiaupo rankenėlei II padėtyje ir atidarytam galiniam čiaupui slėgis nurodytu dydžiu sumažėja ne ilgiau kaip per 16-20 s. Jeigu lokomotyvo pagrindiniai rezervuarai talpesni, tai ir laikas turi būti proporcingai padidintas.

Išlyginamojo rezervuaro sandarumas, viršslėgio likvidavimo laikas, mašinisto čiaupo veikimas III padėtyje, išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ir remonto atlikimo iš depo turi būti patikrinti imituojant suslėgto oro nuotėkį iš stabdžių vamzdyno per kalibruotą 5 mm kiaurymę. Esant šiam nuotėkiui taip pat patikrinti mašinisto čiaupo veikimą III padėtyje. Šiuo atveju slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare turi tolygiai mažėti. Patikrinti mašinisto čiaupo veikimą pastačius į II padėtį, imituojant suslėgto oro nuotėkį iš stabdžių vamzdyno per 5 mm kiaurymę. Leidžiamas oro slėgio sumažėjimas (pagal stabdžių vamzdyno manometro rodmenis) ne daugiau, kaip $0,15 \text{ kg/cm}^2$.

5.2.9. Lokomotyvų EOS aparatūros veikimą tikrinti iš abiejų valdymo kabinų tokia tvarka:

5.2.9.1. tikrinant EOS maitinimo šaltinių įtampą mašinisto čiaupo rankenėlę darbo kabinoje pasukti į kelioninę padėtį; jungiančiąją galinę žarną nuimti nuo izoliuotos pakabos iš nedarbo kabinos pusės ir įjungti dubliuoto maitinimo jungiklį. Įjungti EOS maitinimo šaltinį ir voltmetru patikrinti lygintuvo nuolatinės srovės (išėjimo) įtampą (be apkrovos), kuri turi būti ne mažesnė kaip 50 V, kai lokomotyvo valdymo elektros grandinės maitinamos nuo akumuliatoriaus. Išleidžiant lokomotyvą po techninės priežiūros ar remonto atlikimo iš depo (išskyrus TP-1), patikrinti įtampą tarp galinės rankovės laido Nr.1 ir bėgio, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra VE, V ir VI padėtyje, ši įtampa, esant 5 A srovės stiprumui, turi būti ne mažesnė kaip 45 V;

5.2.9.2. tikrinant EOS veikimą, stabdyti pakopomis iki sustiprinto paprastojo stabdymo, po to pakopomis stabdį atleisti. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra I ir II padėtyse, turi degti lemputė su žyma „A“, III ir IV padėtyse – „P“ ir „A“ lemputės, V, VE, VI padėtyse – „S“ ir „A“ lemputės. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra VE padėtyje, oras iš išlyginamojo rezervuaro ir stabdžių vamzdyno per šį čiaupą neturi eiti, o turi veikti EOS;

5.2.9.3. dubliuoto maitinimo laidams Nr. 1 ir Nr. 2 patikrinti jungiamąsias galines žarnas pakabinti ant izoliuotų pakabų iš abiejų valdymo kabinų pusių, įjungti dubliuoto maitinimo jungtuką: kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, turi degti lemputė pažymėta raide „A“, o išjungus jungtuką lemputė turi užgesti.

Jeigu mašinisto čiaupas turi VA padėtį (oras lėtai išleidžiamas iš išlyginamojo rezervuaro), sutampančią su VE padėtimi, tai slėgis išlyginamajame rezervuare gali sumažėti ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$ nuo pirminio pripildymo slėgio, kol slėgis stabdžių cilindruose bus didžiausias.

Mygtukais valdomų lokomotyvų EOS veikimą tikrinti, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje.

5.2.10. Kai magistraliniai lokomotyvai valdomi vieno mašinisto, stabdžių naudojimo ir techninės priežiūros tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, atsižvelgdamas į naudojamų lokomotyvų tipus, traukinių rūšis bei geležinkelio infrastruktūros ypatumus, vadovaudamasis Taisyklių reikalavimais.

6. PERĖJIMO Į KITĄ LOKOMOTYVO VALDYMO KABINĄ IR STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ PERJUNGIMO TVARKA

6.1. Lokomotyvų, kuriuose nėra blokavimo įrenginio Nr. 367, nedarbo kabinose turi būti uždaryti kombinuotasis ir atskiriamasis čiaupai, jungiantys pagalbinio stabdžio Nr. 254 čiaupą su stabdžių cilindrais. Turi būti atidaryti visų lokomotyvų atskiriamieji čiaupai maitinimo vamzdyne ir vamzdyne nuo oro skirstytuvo į čiaupą Nr. 254 bei atskiriamasis čiaupas vamzdyne nuo stabdžių vamzdžio į greičio matuoklį, o jų rankenėlės užplombuotos. Visų serijų ČS elektrovežiuose turi būti atsuktas atskiriamasis čiaupas vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrų. Kai yra staigiojo stabdymo įrenginys, mašinisto čiaupo rankenėlė turi būti staigiojo stabdymo arba paprastojo stabdymo padėtyje.

6.2. Pereidama į kitą valdymo kabiną lokomotyvo brigada turi laikytis šios darbų tvarkos:

6.2.1. paliekamoje valdymo kabinoje, kurioje nėra blokavimo įrenginio Nr. 367 arba esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267, mašinistas privalo:

a) prieš palikdamas valdymo kabiną mašinisto čiaupais Nr. 328, 394, 395 staigiai stabdyti. Visiškai išleidus orą iš stabdžių vamzdžio, kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį, o esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267 – pasukti blokavimo įrenginyje esantį raktą ir jį ištraukti;

b) čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo padėtį ir pripildžius stabdžių cilindrų iki maksimalaus (nustatyto) slėgio uždaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne į stabdžių cilindrų (ČS serijos elektrovežiuose atskiriamojo čiaupo neuždaryti), o valdant ČS serijos elektrovežius vienam mašinistui čiaupo Nr. 254 rankenėlę palikti kelioninėje padėtyje;

c) patikrinti, ar ne per daug sumažėjo slėgis stabdžių cilindruose (stabdžių cilindruose leidžiamas oro slėgio sumažėjimas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę);

d) kai yra EOS, išjungti šio stabdžio elektros maitinimo šaltinį.

6.2.2. Atėjęs į darbo kabiną, mašinistas privalo:

a) atidaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrų;

b) mašinisto čiaupo rankenėlę iš stabdymo padėties pasukti į kelioninę, o esant stabdžių blokavimo įrenginiui Nr. 267 – įdėti į blokavimo įrenginį raktą ir pasukti jį;

c) atidaryti kombinuotąjį čiaupą, jo rankenėlę pasukti vertikaliai į viršų, kai slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki pripildymo slėgio;

d) čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

6.2.3. Paliekamoje valdymo kabinoje, kurioje yra blokavimo įrenginys Nr. 367, mašinistas privalo:

a) kai yra EOS, atjungti šio stabdžio maitinimo šaltinį.

b) prieš palikdamas kabiną mašinisto čiaupu staiga stabdyti taip, kad slėgis stabdžių vamzdyne nukristų iki nulio;

c) stabdžių čiaupo Nr. 254 rankenėlę pasukti į paskutinę stabdymo padėtį. Kai stabdžių cilindruose bus pasiektas maksimalus slėgis, blokavimo įrenginio raktą pasukti iš apatinės padėties į viršutinę ir išimti;

d) patikrinti, ar ne per daug sumažėjo slėgis stabdžių cilindruose (stabdžių cilindruose leidžiamas oro slėgio sumažėjimas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę).

Atėjęs į darbo kabiną, mašinistas privalo į blokavimo įrenginį įstatyti raktą ir pasukti jį žemyn. Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, užpildyti stabdžių vamzdyną suslėgtu oru iki nustatyto dydžio.

Kombinuotojo čiaupo rankenėlė nedarbo ir darbo kabinose turi būti vertikalioje (kelioninėje) padėtyje.

6.3. Perėjimo metu mašinisto padėjėjas turi būti paliekamoje kabinoje ir pagal stabdžių vamzdyno bei stabdžių cilindrų manometrus kontroliuoti stabdžio įjungimą darbo kabinoje. Jeigu lokomotyvo stabdis savaime išsijungia, mašinisto padėjėjas turi įjungti stovėjimo stabdį, o lokomotyve, kuriame nėra blokavimo įrenginio Nr. 367 – atidaryti atskiriamąjį čiaupą vamzdyne nuo čiaupo Nr. 254 į stabdžių cilindrų.

Lokomotyvuose, kuriuose stovėjimo stabdis įrengtas tik vienoje kabinoje, mašinisto padėjėjas perėjimo metu turi būti kabinoje, kurioje įrengtas stovėjimo stabdis.

ČS serijos elektrovezikuose prieš išeidamas iš nedarbo kabinos mašinisto padėjėjas čiaupo Nr. 254 rankenėlę turi pasukti į kelioninę padėtį.

Prikabinus lokomotyvą prie sąstato, mašinisto padėjėjui nebūtina pasilikti paliekamoje kabinoje.

6.4. Atlikęs visus perėjimo į darbo kabiną veiksmus, mašinistas privalo:

a) prieš pajudant lokomotyvui, pagal stabdžių cilindrų manometrą patikrinti pagalbinio, o po to automatinio stabdžių veikimą;

b) pajudėjus lokomotyvui, patikrinti pagalbinio stabdžio veikimą važiuojant ne didesniu kaip (3-5) km/h greičiu ir stabdant, iki kol lokomotyvas sustos.

6.5. Lokomotyvai, kurių mašinisto čiaupai turi nuotolinio valdymo funkciją, mašinisto valdymo kabinų keitimo tvarka turi būti nustatyta vadovaujantis jų naudojimo instrukcijomis.

7. LOKOMOTYVO PRIKABINIMAS PRIE SĄSTATO

7.1. Privažiudamas prie sąstato, mašinistas turi pagalbinį stabdžiu sustabdyti lokomotyvą (10-15) m prieš pirmąjį vagoną ir patraukti greičio matavimo juostą. Pagal vagonų tikrintoją ar kito darbuotoją, apmokytą atlikti traukinio stabdžių bandymo operacijas, signalą priartėti prie sąstato ne didesniu kaip 3 km/h greičiu, kad švelniai susijungtų automatinės sankabos.

7.2. Sukabinus lokomotyvą su prekinio sąstatu, mašinistas trumpu truktelėjimu turi patikrinti sukabinimo patikimumą. Lokomotyvo sukabinimą su keleiviniu arba prekinio keleiviniu ir pašto sąstatais bei sąstatu, kuris užtvirtintas specialiomis mechaninėmis atramomis – tikrinti tik pagal automatinį sankabų spynų signalines atšakas.

7.3. Prieš sujungiant lokomotyvo ir pirmutinio vagono žarnas vagonų tikrintojas privalo pranešti mašinistui apie prekinio traukinio sąstate esančius keleivinius vagonus, lokomotyvus, savaeigius sąstatus, apie sąstato prekinį vagonų pakrovimą (pakrauti, tušti), keleivinio traukinio vagonų skaičių, apie jo vagonus su išjungtais EOS arba vagonus su kitaip veikiančiais stabdžiais. Gavęs reikiamą informaciją, mašinistas privalo sureguliuoti mašinisto čiaupą pripildymo slėgiui pagal 3 lentelės arba 5.2.6 p. reikalavimus ir įjungti lokomotyvo oro skirstytuvą režimu pagal 5.2.7 p. reikalavimus. Anksčiau nurodytus sąstato ypatumus vagonų tikrintojas baigęs stabdžių veikimo patikrinimą turi įrašyti V-45 formos *Pažymoje apie traukinio stabdžius* (žr. 3 priedą; toliau – V-45 formos pažyma).

Prikabinus lokomotyvą prie sąstato ir perėjus mašinistui į darbo kabiną, mašinisto padėjėjas ar kitas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo įpareigotas darbuotojas, mašinisto nurodymu turi per galinį čiaupą prapūsti lokomotyvo stabdžių vamzdyną iš sąstato pusės (ne mažiau kaip tris kartus) , sujungti lokomotyvo ir pirmojo vagono vamzdyno žarnas (prieš įjungiant maitinimo šaltinį, jeigu yra EOS), atidaryti galinį čiaupą: pirmiausia lokomotyvo, paskui vagono.

Mašinistas kartu su vagonų tikrintoju privalo patikrinti lokomotyvo ir pirmojo vagono automatinį sankabų susikabinimo kokybę, taip pat ar tinkamai sujungtos galinės stabdžių vamzdyno žarnos ir atidaryti galiniai čiaupai.

Kai lokomotyvas valdomas vieno mašinisto, vagonų tikrintojas, prikabinus lokomotyvą prie sąstato ir perėjus mašinistui į darbo kabiną, mašinisto nurodymu turi per galinį čiaupą prapūsti lokomotyvo stabdžių vamzdyną iš sąstato pusės, sujungti lokomotyvo ir pirmojo vagono vamzdyno žarnas (prieš įjungiant maitinimo šaltinį, jeigu yra EOS), atidaryti galinį čiaupą: pirmiausia lokomotyvo, paskui vagono.

7.4. Kai yra dauginė trauka, žarnas tarp lokomotyvų ir galinius čiaupus sujungia ir atidaro pirmojo lokomotyvo mašinisto padėjėjas, o šį darbą tikrina pirmojo lokomotyvo mašinistas (kartu su kitų lokomotyvų mašinistais) ir atsako už jo kokybę. Be to, jei trauka dauginė, pirmojo

lokomotyvo mašinistas kartu su kitų lokomotyvų mašinistais tikrina, ar kombinuotojo čiaupo (arba porinės traukos čiaupo) rankenėlės pasuktos į porinės traukos padėtį.

Kai yra dauginė trauka ir visus lokomotyvus valdo vieni mašinistai (be mašinisto padėjėjų), sujungti žarnas ir atidaryti galinius čiaupus tarp lokomotyvų turi antrojo lokomotyvo mašinistas.

Prikabinus lokomotyvą prie keleivinio sąstato ir perėjus į darbo kabiną bei atidarius galinius stabdžių vamzdyno čiaupus, mašinistas privalo pasukti mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir palaikyti (3-4) s, paskui pasukti į kelioninę padėtį ir toliau pildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

7.5. Prikabinus lokomotyvą prie prekinio sąstato su pripildytu stabdžių vamzdynu, mašinistas turi slėgį vamzdyne padidinti tiek, kad jis būtų didesnis už normalų pripildymo slėgį. Tam reikia mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir laikyti tol, kol išlyginamajame rezervuare slėgis (0,5-0,7) kg/cm² bus didesnis už pripildymo slėgį, kuriam sureguliuotas stabdžių čiaupas. Paskui mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

7.6. Prikabinus lokomotyvą prie prekinio sąstato, kurio stabdžiai prispausti arba stabdžių vamzdynas nepripildytas, prieš sujungiant žarnas ir atidarant galinius čiaupus, būtina lokomotyvą stabdyti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare 1,5-1,7 kg/cm² dydžiu.

Sujungus rankoves ir atidarius galinius čiaupus tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir laikyti joje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare (1,0-1,2) kg/cm² viršys pripildymo slėgį, kuriam sureguliuotas mašinisto čiaupas, po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

8. VAGONŲ STABDŽIŲ ĮRENGINIŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

8.1. Vagono stabdymo įrenginių techninės priežiūros reikalavimai

8.1.1. Atliekant vagonų techninę priežiūrą patikrinti:

a) mazgų ir detalių būklę bei susidėvėjimą, ar jų matmenys atitinka nustatytuosius. Pakeisti detales, kurių matmenys neatitinka leistinų nuokrypių arba neužtikrina, kad stabdžiai normaliai veiks;

b) ar tinkamai sujungtos stabdžių vamzdyno žarnos, ar atidaryti galiniai čiaupai tarp vagonų ir atskiriamieji čiaupai tarp stabdžių vamzdyno ir oro skirstytuvų, taip pat jų būklę bei tvirtinimo patikimumą, stabdžių žarnų Nr.369A galvutėse esančių elektrinių kontaktų paviršių (esant būtinybei nuvalyti juos švitrinio popieriumi, kurio grūdėtumas nuo 5 iki 63 mikronų). Sukabinus vagonus, kuriose įrengti du stabdžių vamzdynai, stabdžių žarnos sujungti vienoje pusėje nuo automatinio sankabų ašies, judėjimo kryptimi;

c) ar tinkamai pakabinta galinio vagono stabdžių vamzdyno žarna, ar patikimai uždarytas galinio vagono galinis čiaupas. Prekinio traukinio galinio vagono galinis stabdžių vamzdyno čiaupas uždarytoje padėtyje papildomai turi būti įtvirtintas 2 mm storio plienine viela;

d) ar tinkamais režimais įjungti oro skirstytuvai kiekviename vagone, atsižvelgiant į tai, ar yra automatinis režimas, taip pat į apkrovą į ašį ir trinkelio tipą;

e) sąstato stabdžių vamzdyno sandarumą, kuris turi atitikti šių Taisyklių normatyvus;

f) automatinio stabdžių veikimo jautrumą stabdant ir atleidžiant stabdžius. EOS veikimą sąstato tikrinti su elektros grandinės vientisumo patikra laiduose Nr.1,2, įsitikinant, kad nėra šių laidų trumpojo jungimosi tarpusavyje ar į vagono kėbulą. Taip pat patikrinti galinio vagono grandinės įtampą stabdymo režime. EOS veikimo patikrą atlikti nuo maitinimo šaltinio su stabilizuota 40 V įtampa. Šiuo atveju įtampos kritimas laidų Nr.1,2 elektros grandinėje stabdymo režime, perskaičiavus tikrinamo sąstato kiekvienam vagonui, turi būti ne didesnė kaip 0,5 V sąstatuose iki 20 vagonų, ir 0,3 V sąstatuose, kurie sudaryti iš daugiau nei 20 vagonų.

Blogai veikiančius oro skirstytuvus ir elektrinius orinius skirstytuvus pakeisti tvarkingais;

g) prieščiūžio ir greitinio reguliatorių veikimą keleiviniuose vagonuose su Vakarų Europos tipo stabdžiais pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nurodymą ir šių Taisyklių 8.1.7 p.;

h) ar vagonuose su automatinio režimo automatinio režimo šakutė išlindusi pagal vagono įkrovą;

i) ar patikimai pritvirtinta kontaktinė plokštelė, atraminė sija ant vežimėlio ir automatinio režimo įtaisas, slopintuvo dalys ir slėgio relė ant gembės, atsileidusius varžtus užveržti;

j) svirtinės stabdžių pavaros reguliavimo tikslumą ir automatinį reguliatorių veikimą, stabdžių cilindro koto išlindimą, kuris turi atitikti šių Taisyklių 4 lentelėje nurodytus dydžius.

4 lentelė. Vagonų stabdžių kotų išlindimas

V a g o n ų t i p a s	Išleidžiant iš techninės priežiūros punktų, mm	Didžiausias leidžiamas eksploatacijos metu, atliekant sustiprintą paprastąjį stabdymą (be automatinio reguliatoriaus), mm
Prekiniai: a) su ketinėmis trinkelėmis.....	<u>75-125</u> 40-100	175
b) su kompozicinėmis trinkelėmis.....	<u>50-100</u> 40-80	130
Prekiniai vagonai turintys individualią stabdymo įrangą kiekviename vežimėlyje: a) su ketinėmis trinkelėmis.....	<u>30-90</u> <u>25-65 (75)*</u>	-
b) su kompozicinėmis trinkelėmis.....	-	-
Keleiviniai: a) su ketinėmis ir kompozicinėmis trinkelėmis.....	<u>130-160</u> 80-120	180
b) RIC gabarito vagonai su KE, Dako, Erlikon oro skirstytuvais ir ketinėmis trinkelėmis	<u>105-115</u> 50-70	125
c) VL-RIC vagonai ant vežimėlių TVZ-CNII M su kompozicinėmis trinkelėmis....	<u>25-40</u> 15-30	75
(*)Vagonams, kurių ašidėžių mazgai su įrengtais adapteriais. PASTABOS: 1. Skaitiklyje - sustiprintas paprastas stabdymas, vardiklyje - stabdant pirmąją pakopą. 2. Keleivinių vagonų stabdžių cilindro koto išlindimas, kai trinkelė kompozicinė, nurodytas su sumontuotos ant koto apkabos ilgiu (70 mm).		

Svirtinė pavara turi būti sureguliuota taip, kad atstumas nuo jungiamosios movos galo iki automatinio reguliatoriaus apsauginio vamzdžio galo būtų ne mažesnis kaip 150 mm prekinį ir 250 mm – keleivinių vagonų, o prekinį vagonų su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje – 50 mm automatiniam reguliatoriui RTRP-300 ir RTRP-675-M. Horizontaliųjų ir vertikalųjų trauklių pasvirimo kampai turi būti tokie, kad svirtinė pavara normaliai veiktų tol, kol stabdžių trinkelės susidėvi iki leistino dydžio (jeigu vagono stabdžių cilindrai išdėstyti simetriškai ir vagonuose su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje su naujomis stabdžių trinkelėmis, panaudojus sustiprintą paprastąjį stabdymą horizontali traukė iš stabdžių cilindro pusės turi būti statmena stabdžių cilindro ašiai arba turėti pasvirumą iki 10° nuo statmenos padėties vežimėlio atžvilgiu. Jeigu vagonuose stabdžių cilindrai išdėstyti nesimetriškai, ir vagonuose su

individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje su naujomis stabdžių trinkelėmis, tarpinės traukės turi būti pasviros ne mažiau kaip 20° į vežimėlio pusę);

k) stabdžių trinkelėlių storį ir jų padėtį ant ratų riedėjimo paviršių. Neleidžiama palikti prekinį vagonų stabdžių trinkelėlių, jeigu jos išsikiša nuo rato riedėjimo paviršiaus už išorinės briaunos daugiau kaip 10 mm. Neleidžiama, kad už išorinės rato briaunos išsikištų keleivinių ir refrižeratorinių vagonų trinkelės. Ketinės stabdžių trinkelės turi būti ne plonesnės kaip 12 mm. Kompozicinių stabdžių trinkelėlių su metaline nugarėle minimalus storis – 14 mm, su vielos tinklo kriauklais – 10 mm (trinkelės su vielos tinklo kriauklais atpažįstamos pagal frikcine medžiaga užpildytą ąselę). Keleivinių traukinių stabdžių trinkelėlių storis turi būti toks, kad užtikrintų vagono važiavimą be trinkelėlių keitimo iš traukinio formavimo stoties iki gražos punkto ir atgal. Šios rūšies traukinių stabdžių trinkelėlių storio normatyvai nustatomi praktiniais bandymais ir nurodomi vietinėse instrukcijose.

Stabdžių trinkelės storį tikrinti iš išorinės pusės, o kai jos susidėvėjusios netolygiai – 50 mm atstumu nuo labiau susidėvėjusio galo.

Aiškiai susidėvėjusią iš vidinės pusės (iš rato antibriaunio pusės) stabdžių trinkelę reikia pakeisti ir patikrinti stabdžio trinkelės laikiklį ir apkabą bei kitus mazgus. Aptiktus gedimus pašalinti.

l) stabdžių trinkelėlių reikiamą spaudimą, pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintus stabdžių normatyvus.

Reikalaujamas traukinio stabdžių trinkelėlių spaudimas nurodytas Taisyklių 2 priede.

8.1.2. Prekiniuose vagonuose, kuriuose nesumontuoti automatiniai reguliatoriai, stabdžių cilindų kotų išlindimo normos, prieš didelio statumo ir ilgas nuokaines, nustatomos vietinėse instrukcijose.

Vagonuose, kuriuose įrengtas svirtinės pavaros automatinis reguliatorius, jo pavara reguliuojama taip, kad kotas būtų išlindęs mažiausiai, kiek nustatyta atitinkamais normatyvais (5 lentelė).

Keleivinių vagonų svirtinę pavara formavimo stotyse reguliuoti esant pripildymo slėgiui stabdžių vamzdyne $5,2 \text{ kg/cm}^2$ ir panaudojant sustiprintą paprastąjį stabdymą. Vagonuose be automatinio reguliatoriaus svirtinę pavara reguliuoti koto išlindimo palaikymui, neviršijančio nustatytų normų vidutinio dydžio. Vagonuose su automatiniais reguliatoriais – reguliuoti koto išlindimo nustatytų normų vidutiniui dydžiui.

5 lentelė. Regulatoriaus pavaros orientaciniai nustatomieji matmenys stabdžių svirtinei pavarai sureguliuoti

Vagono tipas	Stabdžių trinkelėlių tipas	Dydis „A“, mm *	
		Svirtinė pavara	Strypinė pavara

Prekinis, 4 ašių	Kompozicinės	35-50	140-200
	Ketinės	40-60	130-150
Prekinis, 8 ašių	Kompozicinės	30-50	-
Prekinis, su individualia stabdymo įranga kiekviename vežimėlyje	Kompozicinės	15-25	-
Refrižeratorinė 5 vagonų sekcija, pagaminta BMZ ir GDR	Kompozicinės	25-60	55-145
	Ketinės	40-75	60-100
Autonominis refrižeratorinis vagonas ARV	Kompozicinės	-	140-200
	Ketinės	-	130-150
Keleivinis vagonas, kurio tara:			
nuo 42 iki 47 t	Kompozicinės	25-45	140-200
	Ketinės	50-70	130-150
nuo 48 iki 52 t	Kompozicinės	25-45	120-160
	Ketinės	50-70	90-135
nuo 53 iki 65 t	Kompozicinės	25-45	100-130
	Ketinės	50-70	90-110
* Atstumas tarp reguliatoriaus korpuso dangtelio ir pavaros atramos			

8.1.3. Draudžiama montuoti kompozicines trinkeles vagonuose, kurių svirtinė pavara suderinta ketinėms trinkelėms (t. y. horizontalių trauklių įveržimo velenėliai yra skylėse, esančiose toliau nuo stabdžių cilindro), ir atvirkščiai: neleidžiama montuoti ketinių trinkelėlių vagonuose, kurių svirtinė pavara suderinta kompozicinėms trinkelėms, išskyrus keleivinių vagonų asiračius su reduktoriais, kur iki 120km/h greičio gali būti naudojamos ketinės trinkelės.

Šešių ir aštuonių ašių prekinius vagonus leidžiama eksploatuoti su kompozicinėmis trinkelėmis.

8.1.4. Apžiūrint sąstatą stotyje, kurioje yra TVPP, turi būti nustatyti visi vagonų stabdžių įrenginių sutrikimai, o defektuotos detalės arba įtaisai pakeisti tvarkingais. Geležinkelio stotyje, kur nėra TVPP, aptikus vagone stabdžių įrangos gedimą, galima šį vagoną leisti su išjungta stabdymo įranga iki artimiausio TVPP, griežtai laikantis eismo saugos reikalavimų.

8.1.5. Prekinių traukinių formavimo punktuose ir keleivinių traukinių formavimo bei gražos punktuose vagonų tikrintojai privalo patikrinti, ar tvarkingi ir kaip veikia stovėjimo stabdžiai, atkreipti dėmesį į tai, ar stabdžiai lengvai įjungiami bei ar tinkamai trinkelės prispaudžiamos prie ratų.

Taip stovėjimo stabdžius vagonų tikrintojai turi tikrinti ir stotyse, kurios yra prieš ilgas ir stačias nuokalnes bei turi TVPP.

8.1.6. Draudžiama prie traukinio sąstato prikabinti vagonus, kurių stabdymo įrenginiai turi bent vieną iš šių gedimų:

a) sugedęs oro skirstytuvas, elektrinis oro skirstytuvas (keleiviniame traukinyje), oro slėgio stabdžių cilindrųose automatinio reguliavimo prietaisas, galinis arba atskiriamasis čiaupas, išleidžiamasis vožtuvas, stabdžių cilindras, rezervuaras;

b) pažeisti oro kanalai – įtrūkusios, įplyšusios, pratrintos, išsisluoksniavusios žarnos, oro vamzdžiai įlinkę, įlūžę, įtrūkę, nesandarūs jų sujungimai, susilpnėjęs oro vamzdžių tvirtinimas;

c) sugedusi mechaninė dalis – skersinės, trikampiai, svirtys, trauklės, pakabos, svirtinės pavaros automatinis reguliatorius, įtrūkusios arba išlūžusios apkabos detalės, išlūžusios trinkelė auselės, trinkelės netinkamai įtvirtintos apkaboje, be to, sugedę arba visai nėra oro slėgio stabdžių cilindruose automatinio reguliavimo prietaisų apsauginių įtaisų ir sijų, netipinis tvirtinimas, nestandartinės detalės ir vielokaiščiai mazguose;

d) sugedęs stovėjimo stabdis;

e) susilpnėjęs detalių tvirtinimas;

f) nereguluota svirtinė pvara;

g) trinkelė storis mažesnis kaip nurodytas šių Taisyklių 8.1.1 p.

8.1.7. Patikrinti orinių mechaninių prieščiūžio ir greitinio reguliatorių veikimą RIC vagonuose sustiprintu paprastuoju stabdymu, kai stabdys įjungtas keleiviniu režimu.

Patikrinti, kaip veikia kiekvieno vagono kiekvieno aširačio prieščiūžio reguliatorius. Tam tikslui per angą daviklio korpuse pasukti inercinį svarelį, kol iš tikrinamojo vežimėlio stabdžių cilindro per nuleidžiamąją vožtuvą išeis oras. Atleidus svarelį, jis pats turi grįžti į pradinę padėtį, o stabdžių cilindras prisipildyti suslėgto oro iki pirminio slėgio, kurį galima kontroliuoti manometru, įtaisytu ant vagono kėbulo šoninės sienelės.

Nuspausti greitinio reguliatoriaus mygtuką, esantį ant vagono šoninės sienelės. Slėgis stabdžių cilindruose turi pakilti iki nustatyto dydžio, o atleidus mygtuką slėgis cilindruose turi sumažėti iki pirminio.

Patikrintus vagonų stabdžius įjungti tokiu režimu, kuris atitiktų numatomą didžiausią traukinio greitį.

8.1.8. Patikrinti atstumą tarp jungiamųjų žarnų Nr. 369A galvučių ir vagonų apšvietimo tinklo elektrinio sujungimo kištukinių jungčių, kai jos sujungtos. Šis atstumas turi būti ne mažesnis kaip 100 mm.

9. STABDŽIŲ IŠDĖSTYMO IR ĮJUNGIMO TVARKA

9.1. Traukiniuose su lokomotyvų trauka

9.1.1. Draudžiama prikabinti prie traukinio vagonus, kuriems neatlikta techninė priežiūra ir nėra įrašo V-14 formos *Vagonų techninės priežiūros apskaitos žurnale*.

9.1.2. Prieš išleidžiant traukinį iš stoties, kurioje yra TVPP, taip pat iš traukinių formavimo stoties arba stambaus krovinių pakrovimo punkto visų vagonų stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti. Išimtiniais atvejais vagonai gali būti traukinyje su išjungtais stabdžiais, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

Lokomotyvų ir tenderių stabdžius (išskyrus neveikiančius tenderius, kurie neturi tuščiojo stabdymo režimo) prijungti prie stabdžių vamzdyno.

9.1.3. Prekinius traukinius, kuriuose yra specialių bestabdžių riedmenų arba vagonų su sprogstamaisiais ir ypatingai pavojingais kroviniais, kurių automatiniai stabdžiai išjungti, leidžiama transportuoti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka, neviršijant šių reikalavimų:

a) prie prekių traukinių leidžiama prikabinti bestabdžius arba su išjungtais stabdžiais riedmenis ne daugiau kaip aštuonias ašis vienoje vietoje, o traukinio gale prieš du paskutinius vagonus – ne daugiau kaip keturias ašis. Paskutiniai du vagonai turi turėti tvarkingus ir įjungtus automatinius stabdžius;

b) kelionėje sugedus vieno arba dviejų paskutinių vagonų automatiniams stabdžiams ir nesant galimybės juos sutaisyti, pirmoje stotyje vagonus perstatyti taip, kad traukinio gale būtų du vagonai su veikiančiais automatiniais stabdžiais.

9.1.4. Keleiviniuose bei pašto ir bagažo traukiniuose turi būti įjungti visi keleivinio tipo oro skirstytuvai, prekiniuose traukiniuose – visi krovinio tipo oro skirstytuvai.

9.1.5. Keleiviniai traukiniai turi būti stabdomi EOS; jei keleivinio traukinio sąstata yra keleivinių RIC gabarito vagonų su įjungtais automatiniais stabdžiais ir prekių vagonų, turi būti stabdomi oriniais stabdžiais. Jeigu kelionės metu sugenda EOS, mašinistas privalo apie tai informuoti ESD ir gauti leidimą (įsakymą) tolimesniam traukinio valdymui iki artimiausio TVPP su oriniais stabdžiais, kur gedimas turi būti pašalintas.

Keleivinių traukinių valdymui turi būti naudojami lokomotyvai, kuriuose įrengti EOS.

Kai keleiviniai traukiniai važiuoja didesniu kaip 120 km/h greičiu, dubliuotas EOS laidų Nr. 1 ir Nr. 2 maitinimas turi būti išjungtas.

Išimties tvarka prie keleivinių traukinių su EOS galo leidžiama prikabinti ne daugiau kaip du keleivinius vagonus, kuriuose nėra EOS, bet yra tvarkingas automatinis stabdys. Apie tai įrašoma V-45 formos pažymoje.

Sugedus EOS ne daugiau kaip dviejuose vagonuose, atjungti šių vagonų elektrinius oro skirstytuvus nuo elektros grandinės gnybtų paskirstymo dėžutėse. Šie vagonai toliau turi važiuoti automatinio stabdžio režimu iki artimiausio TVPP, kuriame sugedę įtaisai turi būti pakeisti ar suremontuoti ir apie tai įrašyta V-45 formos pažymoje.

Traukiniui atvykus į stotį kurioje yra TVPP, lokomotyvo mašinistas kartu su vagonų tikrintoju turi imtis priemonių EOS gedimo priežastims nustatyti.

Draudžiama iš formavimo stočių ir grąžos punktų išleisti keleivinius traukinius tik su automatiniais stabdžiais, jeigu juose įrengti EOS, išskyrus šiame punkte išvardintus atvejus.

9.1.6. Į keleivinių traukinių sąstatus draudžiama kabinti prekinis vagonus.

9.1.7. Keleiviniuose traukiniuose, kuriuose yra ne daugiau kaip 20 vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“. Formuojant keleivinius traukinius iš daugiau kaip 20 vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu „D“. Oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu „K“, kai keleivinio traukinio sąstatą sudaro nuo 20 iki 25 vagonų, leidžiama tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo atskiru nurodymu.

9.1.8. Tarptautinio susisiekimo keleivinių vagonų „KE“ sistemos stabdžius įjungti keleiviniu režimu, kai važiuojama ne didesniu kaip 120 km/h greičiu. Kai greitis didesnis, įjungti greitinį stabdymo režimą. Draudžiama įjungti greitinį stabdymo režimą, kai nėra arba sugedęs greitinio reguliatoriaus daviklis arba nors vienas prieščiūžio įtaiso daviklis. Keleivinius vagonus su „KE“ sistemos stabdžiais vežti prekinuose traukiniuose su išjungtais stabdžiais, jeigu sąstato stabdžiai įjungti lygumos režimu, ir su įjungtu stabdžių kroviniu režimu, jeigu sąstato stabdžiai įjungti kalnų režimu. Jeigu vietinio susisiekimo keleivinio traukinio sąstate yra vienas vagonas su Vakarų Europos geležinkelių riedmenų tipo stabdžiais, leidžiama šio vagono stabdį išjungti, jeigu traukinyje 100 t svoriui pasiekama vidutinė mažiausia leistina stabdžių spaudimo jėga, neįskaitant išjungto stabdžio.

9.1.9. Keleivinių traukinių lokomotyvai, traukiantys daugiau kaip 25 vagonų sąstatus, turi turėti EOS automatinio įjungimo įtaisus, kurie suveikia traukinyje atidarius stabdomąjį čiaupą. Sugedus kelyje tokio traukinio EOS, leidžiama važiuoti naudojantis automatiniais stabdžiais iki pirmos stoties, kurioje būtina sutvarkyti EOS. To nepadarius, traukinys turi būti perskirtas į du traukinius.

9.1.10. Prekinuose traukiniuose, kuriuose stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis nustatytas nuo 4,8 kg/cm² iki 5,2 kg/cm² ir prekinuose keleiviniuose traukiniuose, leidžiama kartu naudoti krovinio ir keleivinio tipų oro skirstytuvus. Krovinio tipo oro skirstytuvai Nr.483 turi būti

nustatyti lygumos režimu, jų kroviniai jungikliai nustatyti pagal Taisyklių 9.1.11 p. nuostatas. Oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu.

Jeigu prekiniam traukinyje yra ne daugiau kaip du keleiviniai vagonai, jų oro skirstytuvus išjungti (išskyrus du paskutinius vagonus). Keleivinius vagonus su diskinais stabdžiais prekių traukinių sąstatuose galima transportuoti ne daugiau kaip du ir su išjungtais stabdžiais.

9.1.11. Prekiniuose vagonuose, kuriuose neįrengti automatiniai režimai ir stabdžių trinkelės ketinės, oro skirstytuvus įjungti:

- a) pakrautuoju režimu, kai vagono ašies apkrova yra didesnė kaip 6 t;
- b) vidutiniu režimu, kai vagono ašies apkrova yra nuo 3 t iki 6 t imtinai;
- c) tuščiuoju režimu, kai vagono ašies apkrova yra mažesnė kaip 3 t.

Prekiniuose vagonuose, kurių trinkelės kompozicinės, oro skirstytuvus įjungti:

- a) tuščiuoju režimu, kai ašies apkrova yra iki 6 t imtinai;
- b) vidutiniu režimu, kai ašies apkrova yra didesnė kaip 6 t.

Prekių vagonų oro skirstytuvus pakrautuoju režimu galima įjungti, tik pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą, važiuojant atskiromis geležinkelio linijomis, kai vagonų ašinė apkrova yra ne mažesnė kaip 20 t.

9.1.12. Vagonuose su automatinio režimu arba jei ant kėbulo užrašyta „Vienarežimis“, oro skirstytuvus įjungti:

- a) pakrautuoju režimu kai stabdžių trinkelės ketinės;
- b) vidutiniu režimu, kai stabdžių trinkelės kompozicinės;

c) pakrautuoju režimu, kai stabdžių trinkelės kompozicinės galima įjungti tik pagal atskirą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą, važiuojant atskiromis geležinkelio linijomis, kai vagonų ašinė apkrova yra ne mažesnė kaip 20 t. Šiuose vagonuose oro skirstytuvus įjungti tuščiuoju režimu draudžiama.

9.1.13. Prekiniuose traukiniuose oro skirstytuvus būtina įjungti kalnų režimu prieš ilgas 0,018 statumo ir statesnes nuokalnes, o perjungti oro skirstytuvus į lygumos režimą tik pravažius šį nepalankų ruožą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytuose vietose. Lokomotyvuose, kuriuose įrengti EDS, įvertinus vietines sąlygas ir atlikus bandomuosius važiavimus bei leidus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui, ilgose didelio statumo nuokalnėse oro skirstytuvus galima įjungti lygumos režimu:

- a) iš krautų vagonų suformuotais sąstatais – iki 0,020 imtinai;
- b) iš tuščių vagonų suformuotais sąstatais – iki 0,025 imtinai;
- c) didesnio statumo nuokalnėse – tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui leidus.

9.1.14. Refrižeratorinių vagonų oro skirstytuvų režimus įjungti tokia tvarka:

a) visus tuščių vagonų, taip pat krovinių vagonų su tarnybine patalpa penkių vagonų sekcijoje automatinis stabdžius su ketinėmis stabdžių trinkelėmis įjungti tuščiuoju režimu;

b) kai pakrautų vagonų ašies apkrova yra iki 6 t imtinai – vidutiniu ju;

c) kai ašies apkrova didesnė kaip 6 t – pakrautu ju stabdymo režimu.

d) tarnybinių, dyzelinių ir mašininių vagonų automatinis stabdžius, taip pat vagonų su vidaus degimo variklio skyriumi penkių vagonų sekcijose, stabdžius įjungti vidutiniu ju režimu ir perjungiklį įtvirtinti.

Refrigeratoriniuose vagonuose su svirtine stabdžių pavara, kurios konstrukcija leidžia eksploatuoti stabdžius tiek su ketinėmis, tiek su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis (horizontaliosios svirtys turi dvi skylės įveržimo velenėliams įstatyti), kai sumontuotos kompozicinės trinkelės, stabdymo režimus įjungti:

a) kroviniuose refrigeratoriniuose vagonuose – tuščiuoju režimu esant ašinei apkrovai iki 6 t ir vidutiniu ju režimu esant ašinei apkrovai virš 6 t;

b) tarnybiniuose, dyzeliniuose ir mašininiuose vagonuose, taip pat vagonuose su dyzelio skyriumi penkių vagonų sekcijose – vidutiniu ju stabdymo režimu ir perjungiklį įtvirtinti.

Automatinis stabdžius tarnybinių, dyzelinių ir mašininių vagonų, taip pat vagonų su vidaus degimo variklio skyriumi penkių vagonų sekcijose su svirtine pavara, kurią galima eksploatuoti tik su ketinėmis stabdžių trinkelėmis (horizontaliojoje svirtyje yra viena skylė įveržimo velenėliui įstatyti), kai sumontuotos kompozicinės stabdžių trinkelės, įjungti tuščiuoju stabdymo režimu ir režimų perjungiklį užfiksuoti.

Leidžiama atskiru viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu refrigeratoriniam sąstatui važiuoti iki 120 km/h greičiu.

Prekiniams traukiniams, kurių svoris didesnis kaip 8,3 tūkst. t. ir stabdžių valdymas vyksta tik iš priekinio lokomotyvo, leidžiama važiuoti geležinkelio linijomis tik naudojant specialias radijo kanalu valdomas traukinio stabdžių sistemas. Šių sistemų naudojimą nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

9.1.15. Traukinio sąstato, taip pat pavienių arba keleto prie traukinių prikabinamų vagonų automatinis stabdžius tam tikru stabdymo režimu įjungia:

a) stotyse kur yra TVPP – vagonų tikrintojai;

b) tarpinėse stotyse, kur nėra vagonų tikrintojų, - darbuotojai, įpareigoti viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka;

c) tarpstočiuose, iškrovus dozuojamuosius hoperius ir savivarčius vagonus – darbuotojai aptarnaujantys šį traukinį.

9.1.16. Vagonų krovinio svorį nustatyti pagal E-1 formos Traukinio kelionės lapus.

Nustatant krovinio svorį, leidžiama orientuotis pagal lingių įtaiso nusėdimą ir vežimėlio CNII-Ch3 amortizatoriaus kylio padėtį frikcinės plokštelės atžvilgiu: jeigu viršutinė amortizatoriaus kylio plokštuma yra aukščiau nei frikcinės plokštelės galas – vagonas tuščias, jeigu viršutinė kylio plokštuma ir frikcinės plokštelės galas viename lygyje – vagono ašies apkrova yra (3-6) t.

9.1.17. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu, tam tikros rūšies prekinis vagonas su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis galima naudoti su įjungtu oro skirstytuvo pakrautuoju režimu.

9.2. Lokomotyvuose, naudojant dauginę trauką

9.2.1. Prie sąstato prikabinų dviejų ir daugiau veikiančių lokomotyvų stabdžiai turi būti įjungti į bendrą stabdžių tinklą. Oro skirstytuvų įjungimo režimai nustatomi pagal šių Taisyklių 5.2.7 p.

9.2.2. Prikabinus prie sąstato du ar daugiau veikiančių lokomotyvų, jų mašinistai (išskyrus pirmojo traukiančiojo) privalo kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį (uždaryta) neatsižvelgdami į tai, ar yra blokavimo įtaisas Nr. 367, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į VI padėtį. Lokomotyvuose, turinčiuose staigaus sustojimo įtaisas, mašinisto čiaupo rankenėlė abiejose kabinose (išskyrus pirmąjį traukiantįjį) turi būti pasukta į V padėtį.

Be to, valdant EOS būtina abiejose prikabinamų lokomotyvų kabinose papildomai išjungti šių stabdžių maitinimo šaltinį ir atjungti valdymo bloką nuo linijinio laido bendruoju EOS maitinimo šaltinio jungikliu.

9.2.3. Traukinių, kurie važiuoja su dviem ar daugiau veikiančių (traukiančių) lokomotyvų visame ruože, traukinio priekyje turi būti lokomotyvas, turintis galingesnį kompresorių.

9.2.4. Prikabinus stumtuvą traukinio gale ir jo automatinį stabdį prijungus prie bendro stabdžių vamzdyno, stumtuvo mašinistas turi pasukti kombinuotojo čiaupo rankenėlę į porinės traukos padėtį, o mašinisto čiaupo rankenėlę – į VI padėtį, po to mašinisto padėjėjas privalo sujungti galinio vagono ir lokomotyvo stabdžių vamzdyno žarnas ir atidaryti tarp jų esančius galinius čiaupus.

Lokomotyvuose, turinčiuose staigaus stabdymo įtaisas, mašinisto čiaupo rankenėlė turi būti pasukta į V padėtį. Po to priekinio lokomotyvo mašinistas privalo pripildyti viso traukinio stabdžių tinklą.

Jeigu stumtuvo automatinis stabdis, kurį valdo vienas mašinistas, turi būti prijungtas prie traukinio stabdžių vamzdyno, stumtuvo prikabinimo prie sąstato ir atkabinimo operacijas atlieka vagonų tikrintojas. Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, prikabinimo prie sąstato ir atkabinimo

operacijas atlieka kitas darbuotojas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

9.2.5. Traukiančiuose lokomotyvuose ir stumtuvuose, kuriuose įrengti mašinistų čiaupai su nuotolinio valdymo funkcija, ji atjungiama remiantis šių mašinisto čiaupų naudojimo instrukcijose nustatyta tvarka.

9.3. Neveikiančiuose lokomotyvuose ir savaeigiuose sąstatuose

9.3.1. Neveikiantys lokomotyvai traukiniuose gali būti vežami po vieną, taip pat sujungti po keletą (junginys). Neveikiantys savaeigiai sąstatai vežami atskirais vagonais, sekcijomis arba sąstatais. Šiuo atveju lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių vamzdyno žarnos sujungiamos su bendru traukinio stabdžių vamzdynu; visos nesujungtos oro maitinimo vamzdžių galinės žarnos turi būti nuimtos nuo riedmenų, o jų galiniai čiaupai uždaryti, išskyrus lokomotyvuose kurie siunčiami ESD nurodymu dėl lokomotyvų skaičiaus sureguliuavimo.

9.3.2. Vežant neveikiančius lokomotyvus ir savaeigius sąstatus, kai yra stabdžių čiaupai Nr. 328, 394 ir 395, atskiriamuosius ir kombinuotuosius čiaupus uždaryti; kai yra stabdžių čiaupai Nr. 334 ir 334E, porinės traukos čiaupus uždaryti; mašinisto čiaupų rankenėles nustatyti kaip porinei traukai; čiaupus į EOv uždaryti. Elektros energijos maitinimo šaltinį atjungti nuo EOS grandinių.

Lokomotyvuose, kuriuose automatinis stabdys veikia per pagalbinio stabdžio čiaupą Nr. 254, vienoje iš kabinų visus atskiriamuosius čiaupus oro vamzdynuose, einančiuose į šį čiaupą, atidaryti. Jei yra blokavimo įtaisas Nr. 367, jį įjungti toje pačioje kabinoje, o kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukti į porinės traukos padėtį. Kitoje kabinoje blokavimo įtaisas turi būti išjungtas, o kombinuotojo čiaupo rankenėlę pasukta į porinės traukos padėtį. Jeigu automatinis stabdys veikia nepriklausomai nuo čiaupo Nr. 254, tai oro vamzdžiuose nuo šio čiaupo visus atskiriamuosius ir kombinuotuosius čiaupus reikia uždaryti, o blokavimo įtaisus kabinose išjungti.

Jeigu neveikiančiame lokomotyve įjungtas vienas arba keletas pagrindinių oro rezervuarų, čiaupas oro vamzdyne, jungiančiame per atbulinį vožtuvą stabdžių ir maitinimo vamzdynus, turi būti atidarytas. Savaeigiuose sąstatuose, kurių stabdžių cilindrai pripildomi per slėgio relę, turi būti įjungtas įtaisas, leidžiantis juos traukti neužvedus jų vidaus degimo variklio.

Lokomotyvuose, kuriuose įrengti mašinistų čiaupai su nuotolinio valdymo funkcija, ji atjungiama remiantis šių mašinisto čiaupų naudojimo instrukcijose nustatyta tvarka.

Neveikiančiame lokomotyve visų čiaupų rankenėlės turi būti užplombuotos šių Taisyklių 9.3.2 p. nurodytose padėtyse.

Neveikiančiuose garvežiuose automatinis stabdžius su krovininio tipo oro skirstytuvais įjungti tuščiuoju režimu, o elektrovežiuose ir šilumvežiuose oro skirstytuvus Nr.483 įjungti vidutiniuoju ir lygumos režimais.

Perjungti krovininio tipo oro skirstytuvus į kalnų režimą galima tik atsižvelgus į didžiausią lemiamą nuokalne geležinkelio linijoje, viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimu.

Junginiuose, suformuotuose iš neveikiančių keleivinių lokomotyvų, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti trumpojo traukinio režimu, o prekinio traukinio sąstata arba prekinį traukinį lokomotyvų junginyje – ilgojo traukinio režimu.

Junginį traukiančiame lokomotyve oro skirstytuvą Nr. 483 įjungti pakrautuoju režimu.

9.3.3. Vežant junginiais neveikiančius keleivinius garvežius, turinčius trigubą vožtuvą Nr.5, užaklinti vožtuvo korpuse esančią atmosferinę skylę, per kurią paprastojo stabdymo metu iš atsarginio rezervuaro paprastai išleidžiamas oras. Priekinio traukiančiojo lokomotyvo mašinisto čiaupą sureguliuoti taip, kad rankenėlei esant kelioninėje padėtyje junginio stabdžių vamzdyne būtų 4,5 kg/cm² pripildymo slėgis.

9.3.4. Vežant vieną neveikiantį savaeigį sąstatą arba junginį, suformuotą iš šių sąstatų vagonų, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti trumpojo traukinio režimu, jeigu junginyje yra ne daugiau kaip 20 vagonų. Jeigu junginyje yra daugiau kaip 20 vagonų, taip pat nepriklausomai nuo vagonų skaičiaus, kai junginys yra prekiniam traukinyje, oro skirstytuvus Nr. 292 įjungti ilgojo traukinio režimu.

9.3.5. Junginiai su išjungtais stabdžiais gali būti vežami tik tuomet, kai neįmanoma sutvarkyti automatinį stabdžių. Šiuo atveju junginio gale turi būti prikabinėti du tušti keturašiai vagonai su veikiančiais ir įjungtais automatiniais stabdžiais.

Be to, neveikiančių lokomotyvų, savaeigių sąstatų vagonų ir tenderių skaičius junginyje nustatomas atsižvelgiant į būtiną stabdžių spaudimą, kuris, atsižvelgiant į traukiančiojo lokomotyvo ir vagonų svorį bei jų stabdžius, turi būti 100-ui t junginio svorio ne mažiau kaip 6 t nuokalnėse iki 0,010 statumo imtinai, ne mažiau kaip 9 t nuokalnėse iki 0,015 ir ne mažiau kaip 12 t nuokalnėse iki 0,020 imtinai.

Junginys turi turėti stovėjimo stabdžius, atitinkančius normatyvų reikalavimus. Kai neveikiančiuose lokomotyvuose išjungti automatiniai stabdžiai, junginys gali važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

9.3.6. Vežamų atskirų tenderių automatinį stabdžių oro skirstytuvai turi būti įjungti tuščiuoju režimu.

9.3.7. Junginių sudarymo punktuose stabdžių cilindų kotų išlindimą reikia reguliuoti pagal šių Taisyklių 2 lentelėje nurodytus reikalavimus.

9.3.8. Palydovai, lydintys neveikiantį junginį arba vieną lokomotyvą turi būti instrukuoti ne tik bendrais bruožais apie junginio lydėjimą, bet ir mokėti stabdymo priemonių naudojimo vežamuose lokomotyvuose (junginiuose) taisykles, žinoti stabdžių tikrinimo tvarką junginyje ir oro skirstytuvų režimų perjungimą.

10. BŪTINAS STABDŽIŲ SKAIČIUS TRAUKINYJE

10.1. Visi iš geležinkelio stoties išleidžiami traukiniai turi būti su stabdžiais, užtikrinančiais stabdžių trinkelį spaudimą pagal stabdžių normas, nurodytas šių Taisyklių 2 priede.

Vagonų stabdžių trinkelį apskaičiuotieji spaudimai nurodyti 2 priedo 2.1 ir 2.2 lentelėje, o lokomotyvų, tenderių, savaeigių sąstatų – 2 priedo 2.3 lentelėje.

Kompozicinių stabdžių trinkelį spaudimo į keleivinių vagonų ašis apskaičiuotąsias jėgas imti perskaičiavus į ketinių trinkelį spaudimo jėgas pagal 2 priedo 2.1 ir 2.2 lenteles;

Išskirtiniais atvejais kelionėje sugedus atskirų vagonų automatiniais stabdžiams, kai stabdžių trinkelį spaudimas mažesnis nei numato normatyvai (žr. 2 priedą), traukinys iš tarpinės geležinkelio stoties gali būti nuvežtas iki pirmosios stoties, kurioje yra TVPP. Mašinistui įteikiamas įspėjamasis lapelis apie greičio ribojimą. Tokių traukinių išleidimo ir važiavimo tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

10.2. Prekinių, pašto ir bagažo vagonų faktinį svorį traukinių sąstatuose nustatyti pagal traukinio dokumentus, įskaitinį lokomotyvų svorį ir stabdančiųjų ašių skaičių – pagal 2 priedo 2.5 lentelės duomenis; keleivinių vagonų svorį nustatyti pagal užrašus ant vagonų kėbulo arba rėmo.

Keleivių, nešulių, įrankių, inventoriaus ir kitų kelionės reikmenų svorį skaičiuoti:

- a) „Lux“ klasės ir minkštųjų vagonų, kuriuose yra iki 20 vietų – 2,0 t;
- b) kitų minkštųjų ir sėdimųjų „Lux“ klasės vagonų – 3,0 t;
- c) kupinių – 4,0 t;
- d) kupinių su sėdimomis vietomis – 6 t.
- e) paprastųjų miegamųjų (ne kupinių) ir sėdimųjų 1-os klasės – 6,0 t;
- f) sėdimųjų 2-os ir 3-ios klasės – 9,0 t;
- g) restorano vagonų – 6,0 t.

10.3. Dėl automatinų stabdžių gedimo tarpstotyje sustoję prekiniai, prekiniai keleiviniai bei pašto ir bagažo traukiniai turi būti su neleidžiančiais riedėti stovėjimo stabdžiais ir turėti ratstabdžius pagal 2 priedo 2.6 lentelėje nurodytas normas.

10.4. Kai kelionėje sugenda viso traukinio automatiniai stabdžiai, toliau važiuoti galima tikrai juos sutvarkius. Kitu atveju traukinys iš tarpstočio nuvelkamas pagalbinio lokomotyvu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ TIKRINIMAS

11.1 Bendrosios nuostatos

11.1.1. Nustatytos dvi stabdžių tikrinimo rūšys: ištisinis ir dalinis. Traukinių automatinis stabdžius tikrinti stotyse ir tarpstočiuose.

Atliekant ištisinį stabdžių tikrinimą, tikrinama stabdymo įrenginių techninė būklė, stabdžių vamzdyno vientisumas ir sandarumas, visų vagonų stabdžių veikimas, skaičiuojamas stabdžių trinkelės spaudimas traukinyje ir stovėjimo stabdžių skaičius. Tikrinimo metu nustačius stabdžių įrangos gedimų, būtina juos pašalinti.

Atliekant dalinį tikrinimą, tikrinamas stabdžių vamzdyno sandarumas (išskyrus keleivinių traukinių) ir vientisumas pagal dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžių veikimą.

Jeigu dalinis tikrinimas atliekamas po ištisinio tikrinimo stacionariu įrenginiu, tai vagonų tikrintojas ir mašinistas iš lokomotyvo turi patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą.

Keičiantis lokomotyvų brigadoms priimančias lokomotyvą mašinistas privalo patikrinti prekinį traukinį stabdžių vamzdyno sandarumą.

Tikrinant prekinio traukinio automatinis stabdžius, nustatomas galimas stabdžių vamzdyno sandarumo kitimo dydis ir priekinės traukinio dalies vagonų stabdžių veikimas arba kontroliuojamas stabdžių vamzdyno praeinamumas pagal jame esantį slėgį traukinio gale.

11.1.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas atliekamas iš stacionaraus įrenginio su automatinio parametrų registravimu arba lokomotyvo, dalinis – tik iš lokomotyvo.

11.1.3. Tikrinamus traukinio automatinis stabdžius iš lokomotyvo valdo mašinistas, o tikrinant stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu - vagonų tikrintojas arba TVPP operatorius. Sąstato stabdžių veikimą ir jų tinkamą įjungimą tikrina vagonų tikrintojas.

11.1.4. Po ištisinio traukinio automatinis stabdžių tikrinimo, o taip pat po dalinio, jeigu prieš tai stotyje buvo atliktas ištisinis tikrinimas stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu, vagonų tikrintojas (arba kitas asmuo, atlikęs ištisinį automatinis stabdžių veikimo tikrinimą) surašo ir įteikia mašinistui V-45 formos pažymą. Ši pažyma surašoma dviem egzemplioriais per kalkę. Pažymos originalas perduodamas lokomotyvo mašinistui, o kopiją šių pažymų knygutėje septynias paras saugo stabdžius patikrinęs asmuo.

Ištisinio traukinio automatinis stabdžių tikrinimo rezultatai stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu, turi būti saugomi elektroninėje laikmenoje ir atspausdinti ant popieriaus. Ant popieriaus atspausdinti tikrinimo rezultatai su V-45 formos pažymos kopija privalo būti saugomi ne mažiau kaip 7 paras pas TVPP viršininką ar kitą atsakingą darbuotoją.

Mašinistas V-45 formos pažymą turi saugoti iki kelionės pabaigos, o atvykęs į depą atiduoti ją kartu su greičio matavimo juosta ar važiavimo duomenų registro laikmena RK.

Jeigu keičiasi lokomotyvų brigados neatkabinant lokomotyvo, tai perduodantis mašinistas privalo V-45 formos pažymą perduoti lokomotyvą perėmusiam mašinistui. Pastarasis perduodančio mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje užrašo „Traukinio Nr. V-45 formos pažymą, kurioje faktinis traukinio stabdžių trinkelėlių spaudimas (įrašyti duomenis iš V-45 formos pažymos), gavau iš mašinisto (pažymą perdavusio mašinisto pirma vardo raidė ir pavardė, pažymą perėmusio mašinisto parašas, vardo pirma raidė ir pavardė, depo pavadinimas)“.

11.1.5. Stabdžių vamzdžio sandarumą su lokomotyvu turi tikrinti mašinistas ir vagonų tikrintojas, atlikdami ištisinį automatinių stabdžių tikrinimą, taip pat ir dalinį, jeigu jis atliekamas po tikrinimo stacionariu įrenginiu su automatiniu parametrų registravimu. Kitais atvejais atliekant dalinį traukinio automatinių stabdžių tikrinimą vagonų tikrintojui dalyvauti nebūtina.

Mašinistui išduodamoje V-45 formos pažymoje traukinio lokomotyvo stabdžių vamzdžio sandarumo tikrinimo lokomotyvu išvadą užrašo vagonų tikrintojas, patikrinęs automatinius stabdžius; kitais atvejais – mašinistas, pasirašydamas V-45 formos pažymoje.

11.1.6. Tarpinėse stotyse ir pralankose, kur nėra etatinių vagonų tikrintojų, traukinių automatinius stabdžius tikrina iš artimiausių TVPP atsiųsti tikrintojai arba kiti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka paskirti darbuotojai, išmokyti stabdžių tikrinimo operacijų ir išlaikę TNN, ST, ET ir šių Taisyklių reikalavimų egzaminus, atestuoti ir instrukuoti kaip saugiai atlikti šį darbą.

Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, galinių vagonų automatiniams stabdžiams tikrinti, atliekant keleivinių traukinių dalinį tikrinimą, pasitelkiami vagonų palydovai, o prekinėlių traukinių, darbuotojai, apmokyti ir atestuoti bei instrukuoti saugiai atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

Keleivinių traukinių stabdžių tikrinimui tarpstočiuose pasitelkiami traukinio viršininkas (traukinio elektromechanikas) ir vagono palydovai, o prekinėlių traukinių stabdžius tarpstočiuose tikrina lokomotyvo brigada.

Valdant prekinius, keleivinius traukinius ir savaeigius sąstatus vienam mašinistui, dalinį traukinio stabdžių tikrinimą gali atlikti pats mašinistas arba šiam darbui gali būti pasitelkiami kiti traukinyje esantys darbuotojai, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11.1.7. Stotyje, kurioje yra TVPP, prikabinus prie vieninio lokomotyvo nesvarbu kiek vagonų, šių vagonų apžiūrą ir automatinių stabdžių ištisinį tikrinimą atlieka vagonų tikrintojai, remiantis TNN ir Taisyklių reikalavimais.

Stotyse, kuriose nėra vagonų parengimo vežimams punktų arba TVPP, kiekvienas vagonas, kuris bus prikabinamas prie traukinio, turi būti apžiūrėtas ir parengtas važiuoti iki artimiausios stoties,

turinčios TVPP. Traukinių pateikimo techninei priežiūrai ir jų parengtumo įforminimo tvarką, taip pat vagonų apžiūros ir remonto tvarką prieš prikabinant juos prie traukinio stotyse, kuriose nėra vagonų parengimo vežimams punktų arba TVPP, nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Tokiose stotyse prie pravažiuojančio lokomotyvo prikabinus ne daugiau kaip penkis vagonus, atlikus apžiūrą ir automatinių stabdžių patikrinimą, V-45 formos pažyma lokomotyvo mašinistui neįteikiama, o duomenis apie traukinio svorį, stabdžių trinkelį spaudimą, atsižvelgdamas į svorį ir lokomotyvo stabdymo priemones, stabdžių tikrinimo laiką, datą, stabdžių vamzdžio sandarumą, lokomotyvo mašinistas užrašo į lokomotyve laikomą T-44 formos žurnalą ir pasirašo. Tvarkingi automatiniai stabdžiai turi būti įjungti tam tikru stabdymo režimu, išskyrus numatytus specialių krovinių vežimo atvejus. Paskutinių dviejų traukinio vagonų automatiniai stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti. Didžiausias traukinio važiavimo greitis nustatomas pagal faktinį stabdžių trinkelį spaudimą, atsižvelgus į svorį ir lokomotyvo stabdymo priemones. Atvykęs į depą mašinistas duomenis apie stabdžių tikrinimą tarpinėje stotyje turi užrašyti mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje.

Be V-45 formos pažymos traukinys važiuoja iki pirmos stoties, turinčios TVPP, kuriame turi būti atliktas automatinių stabdžių patikrinimas ir mašinistui išduota V-45 formos pažyma.

11.1.8. Prieš išleidžiant traukinį stabdžius tikrinti pripildžius stabdžių vamzdyną iki šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p. nurodyto slėgio. Tikrinant stabdžius, nuo jų atleidimo pradžios iki keleivinio traukinio išvažiavimo į ilgą nuokalnę turi praeiti ne mažiau kaip 2 min, prekinio – ne mažiau kaip 4 min.

11.1.9. Lokomotyvų, savaeigių sąstatų junginių automatinius stabdžius tikrina vagonų tikrintojai kartu su junginių palydovais, o ten, kur nėra vagonų tikrintojų - junginių palydovai. Šiuo atveju tikrinamas visų stabdžių cilindro kotų išlindimo dydis ir jų atitiktis Taisyklių 2 lentelėje nurodytiems reikalavimams. Atlikus ištisinį stabdžių tikrinimą, pirmojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

11.1.10. Stotyse tikrinant keleivinio traukinio stabdžius pirmiausia patikrinti EOS, po to automatinius stabdžius.

11.1.11. Pavieniui važiuojančių lokomotyvų stabdžius pradinėje stotyje tikrina lokomotyvo brigada, kuri šių Taisyklių 5.2.3 p. nustatyta tvarka turi patikrinti automatinio (neišlaikant 5 min sustabdyto) ir pagalbinio stabdžio veikimą, o tarpinėse stotyse - pagalbinio stabdžio veikimą.

11.1.12. Už tinkamą traukinių stabdžių tikrinimą ir V-45 formos pažymoje arba T-44 formos žurnale įrašytų duomenų teisingumą pagal savo pareigas atsako vagonų tikrintojas ir mašinistas, o ten, kur nėra vagonų tikrintojų, – stabdžius tikrinę darbuotojai.

11.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas

11.2.1. Traukinių automatinis stabdžius ištiesai tikrinti:

- a) formavimo ir grąžos stotyse prieš išleidžiant traukinį;
- b) pakeitus lokomotyvą;
- c) aptarnaujant prekinį sąstatą be lokomotyvo keitimo stotyse, kurios yra gretimų, prekių traukinių važiavimo garantinių ruožų riba;
- d) išleidžiant traukinį iš depo ar po prastovos stotyje be lokomotyvo brigados;
- e) stotyse prieš ilgas nuokaines, kur traukinio sustojimas numatytas pagal eismo grafiką; prieš ilgas 0,018 statumo ir statesnes nuokaines ištiesinį stabdžių tikrinimą atlikti naudojant lokomotyvą ir prispaustus automatinis stabdžius laikant 10 min. Tokių stočių sąrašą sudaro ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Nustatant ilgas nuokaines reikia vadovautis šiomis reikšmėmis:

<i>Statumas</i>	<i>Ilgis</i>
nuo 0,008 iki 0,010	8 km ir daugiau
daugiau kaip 0,010 iki 0,014	6 km ir daugiau
daugiau kaip 0,014 iki 0,017	5 km ir daugiau
daugiau kaip 0,017 iki 0,020	4 km ir daugiau
0,020 ir statesnė	2 km ir daugiau

Ilgos 0,018 statumo ir statesnės nuokainės laikomos ilgomis stačiomis nuokainėmis.

11.2.2. EOS ištiesai tikrinami keleivinių traukinių formavimo ir grąžos stotyse stacionariniais įrenginiais su automatinio parametrų registravimu arba lokomotyvais.

11.2.3. Ištiesinis keleivinių traukinių stabdžių tikrinimas.

Prieš pradėdant ištiesai tikrinti automatinis stabdžius reikia patikrinti traukinio stabdžių vamzdžio vientisumą ir įsitikinti, ar juo laisvai eina suslėgtas oras. Tam tikslui paskutinių vagonų grupės vagonų tikrintojas per kelyno arba radijo ryšį privalo lokomotyvo mašinistui pranešti apie tikrinimo pradžią ir, laikydamasis darbų saugos reikalavimų, atidaryti galinio vagono galinį čiaupą, o suveikus vagonų oro skirstytuvų staigiojo stabdymo greitintuvams, jį uždaryti. Stabdžių vamzdžio vientisumo tikrinimą atlikti tik pilnai jį pripildžius ir išjungus EOS maitinimo šaltinį lokomotyve.

Suveikus lokomotyvo automatinis stabdžiams, mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą (atvejais, kai lokomotyve nesumontuota KLUB-U saugos sistema) ir stabdymo pakopa sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm². Kuomet iš stabdžių vamzdžio oras per mašinisto čiaupą bus baigtas leisti, atleisti automatinis stabdžius nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdį iki pripildymo slėgio, ir apie patikrinimo rezultatus pranešti priekinės vagonų grupės vagonų tikrintojui.

Keleiviniame traukinyje, kurio sąstatą sudaro trečdalis ir daugiau vagonų su išjungtais Vakarų Europos tipų stabdžiais, stabdžių vamzdyno vientisumą tikrinti taip: po vagonų tikrintojų pranešimo apie stabdžių tikrinimo pradžią ir galinio vagono čiaupo atidarymą, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į III padėtį. Kai lokomotyvo automatiniai stabdžiai suveiks, sumažės slėgis stabdžių vamzdyne ir išlyginamajame rezervuare, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į IV padėtį. Po to mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą ir atleisti stabdžius, nustatydamas mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį bei užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatytojo slėgio. Mašinistas apie tikrinimo rezultatus turi pranešti priekinės sąstato dalies vagonų tikrintojui.

Pripildęs traukinio stabdžių sistemą iki nustatyto slėgio mašinistas ir vagonų tikrintojas privalo patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą.

Keleivinio traukinio stabdžių vamzdyno sandarumui patikrinti būtina uždaryti kombinuotąjį čiaupą arba dvigubos traukos čiaupą ir praėjus 20 s po čiaupo uždarymo išmatuoti slėgio sumažėjimą stabdžių vamzdyne; leidžiamas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per 1 min. arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min slėgio sumažėjimas.

Patikrinti EOS veikimą, kai dubliuoto maitinimo laidų Nr.1 ir Nr.2 jungtukas išjungtas. Pripildžius traukinio stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, įjungti elektros maitinimo šaltinį – turi užsidegti signalinė „A“ lemputė. Pagal vagonų tikrintojų signalą stabdyti pakopa – mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į VE padėtį, kol slėgis lokomotyvo stabdžių cilindruose pakils iki $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$, po to čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį. Kai stabdžių čiaupo rankenėlė pasukta į stabdymo padėtį, šviesos signalizatoriuje arba lokomotyvo pulte turi užsidegti „S“ lemputė ir maitinimo šaltinio įtampa turi būti ne mažesnė kaip 45 V, o pasukus čiaupo rankenėlę į perdangos padėtį ši lemputė turi užgesti ir užsidegti „P“ lemputė. Vagonų tikrintojai privalo patikrinti viso traukinio EOS ir įsitikinti, kad jie veikia normaliai.

Po to, vagonų tikrintojui davus signalą „Atleisti stabdžius“, mašinistas privalo išjungti EOS maitinimo grandinės jungiklį, o mašinisto čiaupo rankenėlę palikti perdangos padėtyje. Praėjus 15 s, kai traukinio stabdžiai atsileis, įjungti EOS maitinimo grandinės jungiklį; po to vagonų tikrintojai turi patikrinti, ar visų vagonų stabdžiai atleisti ir pranešti mašinistui apie tikrinimo pabaigą. Po to mašinistas privalo pasukti mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį, pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną ir išjungti elektrinių orinių stabdžių maitinimo šaltinį. Elektrinius orinius stabdžius tikrinant kilnojamaisiais arba stacionariais įtaisais atliekami tokie patys veiksmai kaip ir tikrinant lokomotyvu, kai stabdžių vamzdynas pripildomas iki pastovaus pripildymo slėgio suslėgtu oru.

Atliekant ištisinį EOS tikrinimą lokomotyvu arba stacionariu įrenginiu, vagonų tikrintojas galiniame vagone privalo pamatuoti įtampą stabdymo režime, kuri nepriklausomai nuo keleivinių

traukinių ilgio turi būti didesnė kaip 30 V. Vagonų tikrintojas matavimo rezultatus privalo užrašyti į V-45 formos pažymą.

EOS veikimą leidžiama tikrinti automatinio režimu pakartotinomis stabdymo ir atleidimo pakopomis stacionariu pultu neišleidžiant oro iš stabdžių vamzdyno. Šiuo atveju tikrintojams tikrinant, ar stabdžiai visiškai atleisti, EOS maitinimo grandinėje įjungiamo perdangos įtampa, o po patikrinimo – išjungiamo.

Ištisai patikrinus EOS pagal vagonų tikrintojo signalą, pripildžius stabdžių vamzdyną suspaustu oru, patikrinti automatinių stabdžių veikimą.

Tikrinant, ar automatiniai stabdžiai jautrūs stabdant, būtina vienu veiksmu sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm². Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare nurodytu dydžiu, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į perdangos su maitinimu padėtį. Tiek sumažėjus slėgiui, visi traukinio automatiniai stabdžiai turi suveikti ir savaime neatsileisti, kol jie nebus atleisti mašinisto čiaupu.

Vagonų tikrintojai ne anksčiau kaip po dviejų minučių po stabdymo privalo patikrinti kiekvieno vagono stabdžių būklę ir veikimą pagal stabdžių cilindro kotų išlindimą bei trinkelio spaudimą į ratų riedėjimo (stabdymo diskų) paviršių. Prieš ilgas 0,018 statumo ir didesnes nuokaines ištisinį stabdžių tikrinimą atlikti lokomotyvu ar stacionaria įranga su automatinio parametrų registravimu, išlaikant stabdžius užstabdytoje padėtyje 10 min., po to vagonų tikrintojai pradeda tikrinti stabdžius.

Baigus tikrinti stabdžių veikimą stabdant, automatinius stabdžius atleisti, stabdžių mašinisto rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį.

Tikrintojai kiekvieno vagono stabdžių atleidimą turi patikrinti pagal stabdžių cilindro koto įlindimą ir trinkelio atsitraukimą nuo ratų (stabdymo diskų).

Visi vagonų stabdžių įrenginių sutrikimai turi būti pašalinti, o šių vagonų stabdžių veikimas pakartotinai patikrintas.

11.2.4. Ištisinis prekių ir prekių keleivinių traukinių automatinių stabdžių tikrinimas.

Ištisinį prekių ir prekių keleivinių traukinių stabdžių tikrinimą atlikti stotyse, kuriose įrengti stacionarūs įrenginiai su automatinio parametrų registravimu. Stotyse, kur tokių įrenginių nėra – ištisinį stabdžių tikrinimą atlikti lokomotyvu.

Prieš pradėdant ištisai tikrinti automatinius stabdžius, reikia patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą ir įsitikinti, ar juo laisvai eina oras. Tam tikslui paskutinių vagonų grupės vagonų tikrintojas per kelyno arba radijo ryšį privalo informuoti lokomotyvo mašinistą apie patikrinimo pradžią, o po to, laikydamasis darbų saugos reikalavimų, atidaryti galinio vagono galinį čiaupą ir po (8-10) s jį uždaryti.

Suveikus lokomotyvo automatiniais stabdžiams (tai rodo užsidegusi signalizatoriaus Nr. 418 lemputė „SL“), mašinistas privalo patraukti greičio matavimo juostą ir stabdymo pakopa slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti (0,5-0,6) kg/cm². Kuomet oras iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą bus baigtas leisti, atleisti stabdžius ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną, o apie patikrinimo rezultatus pranešti priekinės vagonų grupės tikrintojui.

Stabdžių cilindro koto grįžimo laikas paskutiniuose dviejuose vagonuose po traukinio stabdžių vamzdyno prapūtimo atliekant vientisumo tikrinimą, pateiktas šių Taisyklių 6 priede.

Pripildęs traukinio stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, mašinistas ir vagonų tikrintojas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą: kai pagrindiniuose lokomotyvo oro rezervuaruose pasiekiamas ribinis slėgis, ir reguliatorius atjungia kompresorius (garvežiuose uždaromas siurblio garo išleidimo čiaupas) ir slėgiui sumažėjus (0,4-0,5) kg/cm², kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, išmatuojamas laikas, per kurį slėgis sumažėjo dar 0,5 kg/cm².

Tikrinant traukinių, kurių lokomotyvai yra priekyje, stabdžių vamzdyno sandarumą, trumpiausias leidžiamas slėgio mažėjimo laikas, atsižvelgiant į lokomotyvo seriją, sąstato ilgį ir pagrindinių rezervuarų talpą, nurodytas 6 lentelėje.

6 lentelė. Slėgio sumažėjimo 0,5 kg/cm² dydžiu pagrindiniuose rezervuaruose laikas tikrinant traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą

Bendra lokomotyvo pagrindinių rezervuarų talpa (litrais)	Laikas, kai sąstato ilgis pagal ašių skaičių yra (sekundėmis)									
	Iki 100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-350	351-400	401-450	451-480	481-530
1000	58	40	29	25	23	20	17	15	13	11
1200	69	46	34	29	25	22	20	18	15	13
1500	80	58	46	34	31	26	23	21	17	15
1800	98	69	52	46	38	33	29	26	22	20
2000	104	75	58	52	40	36	32	29	24	22

2500	129	93	71	64	51	45	40	36	30	28
3000	207	138	102	87	75	66	60	51	45	33

PASTABOS:

1. Dirbant dauginės traukos būdu, kai pagrindiniai lokomotyvų rezervuarai sujungti į bendrą talpą, nurodytą laiką padidinti proporcingai tiek, kiek pasikeitė pagrindinių rezervuarų talpa.
2. Tikrinant prekinio traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą, esant (5,3-5,6) kg/cm² pripildymo slėgiui, laiko normas sumažinti 10%.
3. Jeigu bendra lokomotyvo pagrindinių rezervuarų talpa nesutampa su nurodyta lentelėje, skaičiavimams taikyti artimiausią nurodytą dydį.
4. Ant kiekvieno lokomotyvo kėbulo ar važiuoklės turi būti užrašas, nurodantis bendrą pagrindinių oro rezervuarų tūrį.

Visuose prekiniuose traukiniuose vagonų tikrintojas privalo pamatuoti stabdžių vamzdyno slėgį uždėjęs ant galinio vagono žarnos galvutės manometrą ir įsitikinti, kad pripildymo slėgis yra ne mažesnis kaip nustatyta šių Taisyklių 11.2.7 p. Slėgį matuoti tik pilnai užpildžius stabdžių vamzdyną suslėgtu oru po stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimo.

Atlikus anksčiau nurodytus veiksmus, kai stabdžių vamzdynas visiškai pripildytas, pagal vagonų tikrintojo signalą patikrinti automatinį stabdžių veikimą. Tam būtina mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti iš kelioninės į V padėtį ir išlyginamajame rezervuare slėgį sumažinti (0,6-0,7) kg/cm², po to pasukti į IV (perdangos su maitinimu) padėtį.

Patraukus greičio matavimo juostą (tuo atveju, jei lokomotyve nesumontuota KLUB-U saugos sistema) ir po stabdymo praėjus tam tikram laikui (2 min, kai visi prekiniam traukinyje oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu ir 10 min, kai visi oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu) vagonų tikrintojai privalo patikrinti kiekvieno traukinio vagono stabdžių būklę ir veikimą bei pagal stabdžių cilindro koto išlindimą ir trinkelį spaudimą į ratų riedėjimo paviršių įsitikinti, ar jie normaliai veikia stabdant.

Traukiniuose, kuriuose yra iki 350 ašių, patikrinus stabdymo patikimumą pagal vagonų tikrintojo signalą automatinį stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį. Ilgesnių prekinį traukinių (daugiau kaip 350 ašių) automatinį stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį ir laikant ją šioje padėtyje tol, kol išlyginamajame rezervuare slėgis pakils (0,5-0,6) kg/cm² daugiau nei buvo prieš stabdymą pripildžius stabdžių vamzdyną, paskui rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Vagonų tikrintojai turi patikrinti, ar atleisti traukinio kiekvieno vagono stabdžiai, pagal stabdžio cilindro koto išlindimą ir stabdžių trinkelį atsitraukimą nuo ratų. Pastebėtų nesuveikusių, atleidus stabdžius oro skirstytuvų, stabdžių negalima atleisti rankomis, kol nebus išaiškintos

gedimo priežastys. Visi vagonų stabdžių įrangos gedimai turi būti pašalinti, ir šių vagonų stabdžių veikimas patikrintas dar kartą.

11.2.5. Prieš ilgas 0,018 statumo ar statesnes nuokaines automatinį stabdžių ištisinį tikrinimą atlikti lokomotyvu arba stacionariu įrenginiu su automatinį parametrų registravimu, pradedant nuo stabdžių vamzdyno pripildymo slėgio, nurodyto šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p., ir laikant prispaustas stabdžių trinkeles 10 min. Prieš tikrinimą viso traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą patikrinti pagal šių Taisyklių 11.2.3 ir 11.2.4 punktus, taip pat, uždėjus ant galinio vagono sujungimo žarnos galvutės manometrą, pamatuoti prekinį traukinį paskutinių vagonų stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį. Slėgį traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyne matuoti tik visiškai pripildžius viso traukinio stabdžių vamzdyną ir po stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimo. Šiuo matavimu galinės vagonų grupės tikrintojas privalo įsitikinti, kad pripildymo slėgis yra ne mažesnis nei nustatyta šių Taisyklių 11.2.8 p. Laikant prispaustus stabdžius 10 min, nė vieno vagono automatinis stabdys neturi savaime atsileisti. Priešingu atveju vagonų stabdžių sutrikimai turi būti pašalinti ir dar kartą patikrinti.

11.2.6. Pabaigus ištisinį traukinio automatinį stabdžių tikrinimą, vagonų tikrintojas privalo pirmojo traukiančiojo lokomotyvo mašinistui įteikti V-45 formos pažymą apie traukinio stabdžių parengtumą ir gerą jų veikimą, o apie atliktą tikrinimą prieš ilgas nuokaines, išlaikant 10 min prispaustus stabdžius, įrašyti pažymoje. Pažymoje pateikiami duomenys apie reikalaujamą ir faktinį apskaičiuotąjį trinkelį spaudimą, rankinių stabdžių skaičių pagal ašis atsižvelgiant į traukinio rūšį, galinio vagono numerį, galinio vagono stabdžių cilindro koto išlindimo dydį, kompozicinių trinkelų kiekį (procentais) traukinyje, pažymos įteikimo laiką ir numerį to vagono, prie kurio susitinka vagonų tikrintojai bandydami stabdžius, duomenys apie traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą, duomenys apie maitinimo magistralės sandarumą (elektriniams traukiniams), duomenys apie keleivinio traukinio galinio vagono EOS grandinės įtampą stabdymo režime, prekinio traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį. O traukiniui, kurį sudaro daugiau kaip 100 ašių – paskutinių dviejų vagonų stabdžių atleidimo laiką (žr. 6 priedą).

Mašinistas, gavęs V-45 formos pažymą, turi įsitikinti, kad joje surašyti duomenys apie traukinio stabdžius yra teisingi ir atitinka Taisyklių reikalavimus. Valdant traukinį porine ar daugine trauka visų lokomotyvų mašinistai, prieš išvykstant turi asmeniškai susipažinti su V-45 formos pažymos duomenimis.

11.2.7. Slėgis prekinio traukinio galinio vagono stabdžių vamzdyne neturi skirtis daugiau kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ nuo pripildymo slėgio kai traukinio ilgis yra iki 300 ašių, ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$, kai traukinio ilgis yra nuo 300 iki 400 ašių, ir ne daugiau kaip $0,7 \text{ kg/cm}^2$, kai traukinio ilgis yra daugiau kaip 400 ašių.

11.3. Dalinis stabdžių tikrinimas

11.3.1. Dalinį automatinių stabdžių tikrinimą, tikrinant traukinių stabdžių vamzdyno būklę pagal dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą, o savaeigiuose sąstatuose – pagal galinio vagono stabdžių veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius, atlikti:

a) prikabinus traukinio lokomotyvą prie sąstato, jeigu prieš tai stotyje automatiniai stabdžiai buvo ištisai patikrinti iš stacionaraus įrenginio arba lokomotyvo;

b) pasikeitus lokomotyvo brigadoms, kai lokomotyvas nuo traukinio neatkabinamas ir pakeitus savaeigio sąstato valdymo kabinas;

c) jei buvo atjungtos traukinio sąstato žarnos arba žarnos tarp sąstato ir lokomotyvo (išskyrus stumtuvą, prijungtą prie stabdžių vamzdyno), kai žarnos sujungiamos prikabinant riedmenis (šiuo atveju būtina tikrinti stabdžių veikimą kiekviename prikabiname vagone), taip pat jei buvo uždarytas sąstato bent vieno vagono galinis čiaupas;

d) keleiviniuose traukiniuose, kurie stovėjo daugiau kaip 20 minučių, nukritus slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose žemiau kaip $5,5 \text{ kg/cm}^2$, perėjus į kitą valdymo kabiną arba tarpstočiuose sustabdžius traukinį ir valdymą perdavus antrojo lokomotyvo mašinistui dėl to, kad toliau negalima valdyti jo iš priekinės kabinos;

e) prekiniuose traukiniuose, jeigu savaime suveikė stovinčio traukinio automatiniai stabdžiai arba atsiradus sandarumo pokyčiui didesniame kaip 20% už nurodytą V-45 formos pažymoje;

f) prekiniuose traukiniuose, kurie stovėjo ilgiau kaip 30 min, jei ten yra vagonų tikrintojai arba darbuotojai, apmokyti atlikti automatinių stabdžių tikrinimą.

Pasikeitus prekinio traukinio lokomotyvo brigadoms, kai lokomotyvas nuo traukinio neatkabinamas, jei traukinys stovėjo ne ilgiau kaip 30 min – dalinis stabdžių tikrinimas neatliekamas.

Prekinių traukinių, ilgiau kaip 30 min. stovėjusių tarpstočiuose ar stotyse, kur nėra vagonų tikrintojų arba apmokytų atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas darbuotojų, automatiniai stabdžiai turi būti tikrinami pagal šių Taisyklių 11.4.1 p. reikalavimus.

Dalinį EOS tikrinimą atlikti lokomotyvų keitimo punktuose pagal dviejų paskutiniųjų vagonų stabdžių veikimą, o performuojant sąstatą ir prikabinant vagonus tikrinti, kaip veikia kiekvieno prikabinto vagono stabdžiai. Taip pat prikabinus lokomotyvą prie sąstato, jeigu prieš tai stotyje buvo atliktas ištisinis traukinio EOS tikrinimas stacionariu įrenginiu ar lokomotyvu.

11.3.2. Keleivinių traukinių pirmiausia dalinai tikrinami EOS, po to – automatiniai stabdžiai. EOS tikrinami tokia pačia kaip ištisinio patikrinimo iš lokomotyvo tvarka, nustatyta šių Taisyklių 11.2.3 p. Būtina atsižvelgti į šių Taisyklių 11.3.1 p. apie dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą.

11.3.3. Atliekant dalinį patikrinimą, pagal atsakingo už stabdžių tikrinimą darbuotojo signalą „Stabdyti“, mašinistas turi duoti vieną trumpą švilpuko signalą ir slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti tiek, kiek nustatyta atliekant ištisinį patikrinimą.

Patikrinus dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą stabdant, duodamas signalas „Atleisti stabdžius“. Pagal šį signalą mašinistas duoda du trumpus švilpuko signalus ir atleidžia stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukdamas į I padėtį. Keleivinių traukinių mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$, o prekinų ir prekinų keleivinių traukinių – kol išlyginamajame rezervuare slėgis bus pasiektas $0,5 \text{ kg/cm}^2$ didesnis nei prieš stabdymą buvęs pripildymo slėgis, paskui rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Jeigu dalinis traukinių stabdžių patikrinimas atliekamas po ištisinio patikrinimo iš stacionaraus įrenginio arba kito lokomotyvo, vagonų tikrintojai ir mašinistas prieš tikrinant privalo pagal šių Taisyklių 11.2.3 ir 11.2.4 punktus patikrinti traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą bei sandarumą. Vagonų tikrintojas turi patikrinti stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį galiniame vagone šių Taisyklių 11.2.4 p. nustatyta tvarka. Taip pat, jeigu prekinio traukinio ilgis daugiau kaip 100 ašių, vagonų tikrintojas turi pamatuoti laiką, per kurį atsileidžia dviejų paskutinių vagonų stabdžiai (žr. 6 priedą). Atlikus šį traukinio stabdžių veikimo tikrinimą, mašinistui turi būti įteikta V-45 formos pažyma, kaip ir atliekant ištisinį stabdžių tikrinimą.

11.3.4. Prie atvykusio traukinio prikabinus vagoną arba grupę vagonų, atliekamas dalinis stabdžių patikrinimas; būtina patikrinama, kaip veikia kiekvieno prikabinto vagono stabdžiai, ar sandarus traukinio stabdžių vamzdynas, o taip pat tikrinamas traukinio stabdžių vamzdyno vientisumas Taisyklių 11.2.3. ir 11.2.4 punktuose nustatyta tvarka.

Atlikęs dalinį automatinių stabdžių patikrinimą vagonų tikrintojas, o kur tokios pareigybės nėra – stoties budėtojas, vyriausiasis konduktorius, traukinių derintojas arba darbuotojai, kuriems patikėta tikrinti stabdžius, apie automatinių stabdžių tikrinimą įrašo į mašinisto turimą V-45 formos pažymą (nurodomas ir sąstato pakitimas bei galinio vagono numeris). Jeigu prikabinus (atkabinus) prie traukinio sąstato vagonus pasikeičia stabdžių vamzdyno sandarumas, naujus sandarumo duomenis į V-45 formos pažymą įrašo mašinistas.

Jeigu keleivinio traukinio dalinį stabdžių tikrinimą atliko traukinio viršininkas ar kitas traukinio darbuotojas, tai jis mašinisto turimoje V-45 formos pažymoje privalo apie tai pažymėti.

11.3.5. Stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojo pareigybės, keleivinių traukinių galinių vagonų stabdžių veikimą tikrina vagonų palydovai, o prekinų traukinių – darbuotojai, apmokyti ir instruktuoti saugiai atlikti automatinių stabdžių tikrinimo operacijas (pareigybių sąrašą sudaro ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas).

11.3.6. Draudžiama išleisti traukinį į tarpstotį, jeigu neatliktas dalinis stabdžių veikimo patikrinimas arba neveikia dviejų paskutinių vagonų stabdžiai.

Tikrinant pastebėjus, kad atleidžiant stabdžius nesuveikė oro skirstytuvai, neleidžiama juos atleisti rankomis, kol neišsiaiškintos gedimo priežastys. Tokiais atvejais būtina patikrinti, ar traukinyje nėra uždarytų galinių čiaupų, ypač tose vietose, kur buvo prikabinami ar atkabinami vagonai. Sugedusius oro skirstytuvus pakeisti, o tarpinėse stotyse – išjungti ir išleisti orą per išleidimo vožtuvą, apie tai įrašyti į V-45 formos pažymą.

11.4. Prekinių traukinių automatinų stabdžių tikrinimas

11.4.1. Perdavus valdymą antrojo lokomotyvo mašinistui arba tarpstotyje pakeitus valdymo kabiną, kai traukinys sustabdomas dėl to, kad negalima toliau jį valdyti iš priekinės lokomotyvo kabinos, nukritus slėgiui pagrindiniame rezervuare žemiau $5,5 \text{ kg/cm}^2$, prekinio traukinio priekyje prikabinus papildomą lokomotyvą, važiuoti vieną arba kelis tarpstočius ir atkabinus šį lokomotyvą, taip pat traukiniui stovėjus ilgiau kaip 30 minučių šių Taisyklių 11.3.1 p. numatytais atvejais, atlikti tokį stabdžių patikrinimą:

Atstatęs pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne ir pasukęs mašinisto čiaupo rankenėlę į II padėtį, mašinistas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kuris neturi būti didesnis ar mažesnis už V-45 formos pažymoje nurodytą sandarumą daugiau kaip 20% (pasikeitus pagrindinių rezervuarų talpai, kai valdymas perduodamas antrojo lokomotyvo mašinistui, šią normą proporcingai pakeisti pagal pagrindinių rezervuarų talpos pokytį). Patikrinęs, ar stabdžių vamzdyno sandarumas nepakito daugiau nei norma, mašinistas privalo stabdyti pakopa sumažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare ($0,6-0,7 \text{ kg/cm}^2$) ir atleisti stabdžius. Mašinisto padėjėjas turi patikrinti, kaip veikia stabdomi ir atleidžiami priekinės traukinio dalies vagonų stabdžiai. Konkretų priekinės traukinio dalies tikrintinų vagonų skaičių nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, tačiau visais atvejais turi būti tikrinami ne mažiau kaip 5 vagonai.

Jeigu tikrindamas stabdžių vamzdyno sandarumą mašinistas pastebi pokytį, didesnį kaip 20% nei nurodyta V-45 formos pažymoje, atliekamas dalinis stabdžių patikrinimas. Jeigu stovinčiame lokomotyve, kuriame yra signalizatorius Nr. 418, užsidega „SL“ lemputė, stabdant pakopa patikrinti, ar signalizatorius tvarkingas: tuomet „SL“ lemputė turi užgesti. Jei signalizatorius tvarkingas, atlikti dalinį automatinų stabdžių patikrinimą.

Stotyse, kuriose yra etatiniai vagonų tikrintojai, dalinį stabdžių patikrinimą, pareikalavus mašinistui, atlieka šie tikrintojai, o stotyse, kuriose šios pareigos nenumatytos – stoties budėtojas, konduktorius, traukinių derintojas, darbų vadovas ar kiti stabdžius tikrinti išmokyti darbuotojai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta tvarka.

11.4.2. Jeigu prekinio traukinio gale yra stumtuvas, kurio stabdžių sistema prijungta prie bendro traukinio stabdžių vamzdyno ir radijo ryšys tvarkingas arba esant įrenginiui, kuriuo naudojantis mašinistas gali kontroliuoti galinio vagono stabdžių vamzdyno slėgio kaitą, tai šio

lokomotyvo mašinistas kontroliuoja traukinio stabdžių vamzdyno būklę pagal stabdžių vamzdyno manometro rodmenis bei signalizatoriaus Nr. 418 suveikimą, arba priekinio lokomotyvo mašinistas pagal įrenginio indikatoriaus duomenis ir sprendžia, ar oras laisvai eina stabdžių vamzdynu. Stabdžių vamzdyno sandarumo šiuo atveju netikrina, taip pat nestabdo automatiniais stabdžiais ir jų neatleidžia.

Prieš išvykstant traukiniui, stumtuvo mašinistas privalo radijo ryšiu priekinio lokomotyvo mašinistui pranešti apie slėgį stabdžių vamzdyne.

11.5. Traukinių sąstatų, sudarytų iš neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų stabdžių tikrinimas

Neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų junginių ištisinį automatinių stabdžių tikrinimą atlieka vagonų tikrintojai kartu su junginių palydovais. Stotyse, kuriose vagonų tikrintojų nėra, dalinį tikrinimą atlieka junginio palydovas.

Junginio stabdžius tikrinti taip, kaip tikrinami tokios rūšies traukinio automatiniai stabdžiai. Ištisai patikrinus automatinius stabdžius, priekinio traukiančiojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

11.6. Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžių tikrinimas

Vieno važiuojančio lokomotyvo stabdžius tikrina lokomotyvo brigada pradinėje išvykimo stotyje. Ji privalo šių Taisyklių 5.2 punkte nustatyta tvarka patikrinti automatinio stabdžio (neišlaikant 5 minučių sustabdyto) ir pagalbinio stabdžio veikimą, o tarpinėse stotyse – tik pagalbinio stabdžio veikimą.

12. TRAUKINIŲ SU LOKOMOTYVŲ TRAUKA STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR VALDYMAS

12.1. Bendrosios nuostatos

12.1.1. Važiuodamas su traukiniu arba atskiru lokomotyvu mašinistas ir mašinisto padėjėjas privalo:

a) išvažiuodami su traukiniu iš stoties patikrinti, ar nematyti sąstate kibirkščiavimo arba kokių nors kitų saugiam eismui pavojingų požymių, taip pat ar nesignalizuoja sustoti traukinio brigada, stoties ar kiti geležinkelio darbuotojai;

b) palaikyti kompresorių (garvežių oro siurblių) veikimo režimą pagal šių Taisyklių 5.1.1 p. ir neleisti slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukristi žemiau nustatytos normos;

c) laikyti stabdžius parengtus, stabdžių tinkle turi būti palaikomas šių Taisyklių 3 lentelėje arba 5.2.6 p. nurodytas pripildymo slėgis;

d) valdant keleivinį traukinį su EOS, reikia įjungti maitinimo šaltinį; įtampa keleivinio traukinio elektros grandinėje turi atitikti šių Taisyklių 5.2.9 p. nurodytą dydį, o pulte turi degti „SL“ lemputė;

e) važiuojant įsitikinti, ar patikimai veikia traukinio stabdžiai.

12.1.2. Pakrauto prekinio traukinio ir pavieniui važiuojančio lokomotyvo su krovinio tipo oro skirstytuvu automatinį stabdžių veikimą važiuojant tikrinti slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinus (0,7-0,8) kg/cm², o tuščių prekinio traukinių, prekinio keleivinių ir keleivinių traukinių, tai pat pavieniui važiuojančių lokomotyvų su keleivinio tipo oro skirstytuvais – (0,5-0,6) kg/cm² dydžiu, nustatytu stabdžiams tikrinti. Jeigu keleivinio traukinio sąstate yra daugiau kaip pusė VL-RIC vagonų su TVZ-CNII „M“ vežimėliais ir KE tipo oro skirstytuvais, važiuojant stabdžių veikimą tikrinti sumažinant išlyginamajame rezervuare slėgį (0,7-0,8) kg/cm² dydžiu.

Draudžiama tikrinant stabdžių veikimą, naudoti visų traukinių lokomotyvo pagalbinį ir EDS stabdžius.

Kai yra stabdymo efektas ir pakrauto prekinio, prekinio keleivinio, keleivinio traukinio ir pavienio lokomotyvo greitis sumažėja 10 km/h, o tuščio prekinio traukinio – (4-6) km/h, stabdžius atleisti. Nurodytu dydžiu greitis turi sumažėti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatytame atstume.

Patikrinus stabdžius važiuojant, juos atleisti tik po to, kai mašinistas nustatė, kad jie normaliai veikia.

Jeigu po pirmos keleivinio traukinio stabdymo pakopos pradinis efektas nebus pasiektas per 10 s, tuščio prekinio iki 400 ašių traukinio ir prekinio keleivinio – per 20 s, kitų prekinio traukinių – per 30 s, tučtuojau staigiai stabdyti ir imtis visų kitų priemonių traukiniui sustabdyti.

12.1.3. Atsižvelgdamas į automatinių stabdžių veikimo tikrinimo rezultatus ir remdamasis traukinių valdymo šiame ruože patirtimi, toliau važiuodamas mašinistas stabdymo pradžios vietą ir slėgio sumažinimo stabdžių vamzdyne dydį pasirenka taip, kad nepravažiuotų pro draudžiamąjį signalą, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuotų nustatytu greičiu.

12.1.4. Traukinių ir pavienių lokomotyvų stabdžių tikrinimo vietas ir greitį, taip pat atstumus, kuriuose turi sumažėti greitis, kai tikrinamas stabdžių veikimas važiuojant, nustato ir tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Šie atstumai tarpstočiuose žymimi signaliniais ženklais „Stabdymo pradžia“ bei „Stabdymo pabaiga“ ir nustatomi traukos skaičiavimais, kiekvienos traukinio rūšies bandomaisiais važiavimais, kai tvarkingai veikia jų stabdžiai ir nustatytas mažiausias stabdžių spaudimas 100 t traukinio (sąstato) svorio, kurį tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

12.1.5. Traukiniui važiuojant automatinių stabdžių veikimą tikrinti:

a) kai buvo atliktas ištisinis arba dalinis stabdžių patikrinimas, kai pavieniuose vagonuose ar vagonų grupėse buvo įjungti ir išjungti automatiniai stabdžiai, kai nuo EOS pereinama prie automatinių stabdžių (jeigu 20 ar daugiau minučių buvo važiuota su EOS) taip pat šių Taisyklių 11.4.1 p. numatytais atvejais;

b) prieš važiuojant į aklastotes, taip pat prieš stotis, kuriose numatytas traukinio sustojimas pagal tvarkaraštį, kai nuolydis šios stoties link yra 0,008 ir ne trumpesnis kaip 3 km. Atskirais atvejais, atsižvelgiant į vietos sąlygas ir užtikrinant saugų eismą, gali būti pasirinkta ir mažesnio statumo nuokalnė. Tokių stočių sąrašą tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas. Prieš nurodytas stotis automatinių stabdžių veikimą tikrinti atsižvelgiant į tai, kad įvažiuojant į stotį automatiniai stabdžiai būtų visiškai atleisti ir stabdžių vamzdynas pripildytas iki nustatyto slėgio. Jeigu važiavimo sąlygos neleidžia atleisti traukinio stabdžių, tai traukiniui važiuojant su prispaustais stabdžiais, mašinistas savo veiksmus turi apskaičiuoti taip, kad labiau stabdant traukinį būtų galima sustabdyti nustatytoje vietoje;

c) pavieniui važiuojančio lokomotyvo po jo stabdžių patikrinimo pradinėje stotyje;

d) po prekinio traukinio lokomotyvo brigadų pasikeitimo, kai prieš traukinio išvykimą dalinis stabdžių tikrinimas nebuvo atliekamas.

Jeigu priekinio lokomotyvo mašinistas numatytoje vietoje nepatikrins, kaip veikia važiuojančio traukinio automatiniai stabdžiai, tai antrojo lokomotyvo mašinistas privalo per radijo ryšį susisiekti su priekinio lokomotyvo mašinistu ir duoti budrinamąjį signalą – pareikalauti patikrinti automatinis stabdžius.

12.1.6. Jeigu būtina automatinių stabdžių veikimą patikrinti nenumatytose vietose dažniausiai tai atlikti leidžiama, atsižvelgus į sąlygas, stočių keliuose arba išvažiavus iš stoties pirmajame

tarpstotyje, kur yra lyguma arba nuokalnė. Šiais atvejais automatinių stabdžių veikimą leidžiama vertinti pagal laiką, per kurį sumažėja greitis:

a) tuščio prekinio traukinio – (4-6) km/h;

b) kitų prekinio traukinių ir pavienių lokomotyvų – 10 km/h.

Šis laikas nurodytas 7 lentelėje.

Pagal greičio mažėjimo laiką nustatius, kad automatiniai stabdžiai veikia blogai, staigiuoju stabdymu ir visomis kitomis priemonėmis traukinį stabdyti.

7 lentelė. Laiko (sekundėmis), per kurį sumažėja traukinio greitis bandant stabdžius, normatyvai

Kelio profilis	Kai traukinio ašių akaičius	
	iki 200	nuo 201 iki 400
Lygumoje ir nuokalnėje iki 0,002 statumo	ne daugiau kaip 22	ne daugiau kaip 32
Statesnėje kaip 0,002 iki 0,004 nuokalnėje	ne daugiau kaip 25	ne daugiau kaip 40

sekundės

12.1.7. Pirmiausia patikrinti, kaip veikia keleivinių traukinių automatinis stabdys, o po to – EOS. Tikrinant EOS veikimą kelyje, stabdoma tol, kol slėgis lokomotyvo stabdžių cilindruose sieks (1,0-1,5) kg/cm² ir traukinio greitis sumažintas 10 km/h.

12.1.8. EOS veikimą būtina tikrinti atlikus ištisinį stabdžių patikrinimą, pakeitus lokomotyvus, lokomotyvų brigadas arba perėjus į kitą lokomotyvo valdymo kabiną bei prie traukinio prikabinus vagonus.

12.1.9. Sustojus traukiniui stotyje, pagalbinio stabdžio čiaupo rankenėlę pasukti į VI padėtį.

Prieš išvykstant prekiniam traukiniui iš tarpinės stoties ar tarpstočio, prastovėjus 5 min. ir ilgiau, mašinistas privalo patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą esant mašinisto čiaupui kelioninėje padėtyje ir apie tikrinimo rezultatus bei vietą privalo užrašyti V-45 formos pažymos antroje pusėje. Jeigu tikrindamas stabdžių vamzdyno sandarumą mašinistas pastebės jo pokytį 20% didesnę arba mažesnę nei ankstesnė V-45 formos pažymoje nurodyta reikšmė, jis turi atlikti dalinį automatinių stabdžių patikrinimą.

Prieš išvykstant keleiviniam traukiniui iš tarpinės stoties ar tarpstočio, kurio sąstatą sudaro 11 ir daugiau vagonų, atlikti stabdžių vamzdyno vientisumo patikrinimą nustatant 1-2 sekundėms mašinisto čiaupą į I padėtį. Jeigu nustatius mašinisto čiaupo rankenėlę iš I į II padėtį per mašinisto čiaupo atmosferinę kiaurymę įvyks oro išmetimas, draudžiama mašinistui toliau važiuoti be dalinio stabdžių patikrinimo.

12.1.10. Mašinistas ir mašinisto padėjėjas visą kelionę privalo stebėti, kaip veikia traukinio stabdžiai.

Pastebėjus kibirkščiavimą, dūminimą ar kitų stabdžių neatsileidimo požymių, kai stabdžiai atleisti, sustabdyti traukinį paprastuoju stabdymu ir išsiaiškinti stabdžių gedimo priežastis.

Traukinio sąstate aptikus iščiuožų (išdaužų), sąslankų – kruopščiai apžiūrėti ratų riedėjimo paviršius, o esant būtinybei sąstatą truputį patraukti.

Esant būtinybei, atleisti riedmens stabdžius ir išjungti oro skirstytuvą. Jeigu vagonas turi krovininio tipo oro skirstytuvą, papildomai išleisti oro iš darbo kameros, o vagone su keleivinio tipo oro skirstytuvu – įsitikinti kad iš pagalbinio rezervuaro oras visiškai išleistas (vagone turinčiame Vakarų Europos tipo stabdžius, papildomai išleisti orą iš darbo kameros). Apie stabdžių išjungimą keleivinio traukinio vagone mašinistas privalo pranešti traukinio viršininkui ar brigadininkui.

Atjungus stabdžius mašinistas privalo apie tai pažymėti V-45 formos pažymoje, nurodydamas faktinį traukinio stabdžių trinkelį spaudimą. Atsižvelgdamas į faktinį trinkelį spaudimą 100 t traukinio (sąstato) svorio, mašinistas turi nustatyti tolimesnį traukinio važiavimo greitį, atsižvelgdamas į Taisyklių 2 priede išdėstytus reikalavimus.

12.1.11. Kelionės metu traukinyje esančiame riedmens aširatyje pastebėjus žemiau nurodyto gylio iščiuožą (išdaužą) arba tokio pat aukščio sąslanką:

12.1.11.1. keleivinio, prekinio vagono ar savaeigio sąstato prikabinamame vagone (išskyrus lokomotyvą, savaeigių sąstatų variklinį vagoną arba tenderį, kurio ašidėžės su ritininiais guoliais ir specialųjį riedmenį):

- daugiau kaip 1 mm, bet ne gilesnę kaip 2 mm (imtinai) - leidžiama nuo traukinio neatkabintą vagoną (tenderį) vežti iki artimiausio TVPP, turinčio priemonių aširačiams pakeisti, ne didesniu kaip 100 km/h greičiu – keleiviniu traukiniu ir ne didesniu, kaip 70 km/h greičiu – prekinio traukiniu.;

- daugiau kaip 2 mm iki 6 mm (imtinai) gylio - traukiniui leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 15 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 6 mm iki 12 mm (imtinai) - traukiniui leidžiama važiuoti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 12 mm - leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu tiksliai pakėlus aširatį arba neleidžiant jam suktis panaudojant ratstabdį arba stovėjimo stabdį iki artimiausios stoties, kur aširatis turi būti pakeistas;

12.1.11.2. lokomotyvo, savaeigio sąstato variklinio vagono, specialaus riedmens ar tenderio su ašidėžėmis, kuriose sumontuoti slydimo guoliai:

- daugiau kaip 1 mm, bet ne daugiau kaip 2 mm (imtinai) - traukiniui leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 15 km/h greičiu iki artimiausios stoties, kurioje yra depas, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 2 mm iki 4 mm (imtinai) – traukiniui leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu iki artimiausios stoties, kurioje yra depas, kur aširatis turi būti pakeistas;

- daugiau kaip 4 mm - leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu tiktai pakėlus aširatį arba neleidžiant jam suktis. Lokomotyvas nuo traukinio turi būti atkabintas, sugedusio aširačio stabdžių cilindrai ir elektros traukos variklis (grupė variklių) atjungti

Iščiuožos gylį matuoti absoliučiu šablonu. Kai šablono neturima, sustojus kelyje iščiuožos gylį leidžiama nustatyti pagal jos ilgį remiantis 8 lentelėje nurodytais duomenimis:

8 lentelė. Įvairaus skersmens aširačių iščiuožų gylis ir ilgio priklausomybė

Iščiuožos gylis, mm	Aširačių skersmuo				
	1250	1220	1050	950	860
	Iščiuožos ilgis, mm				
1,0	71	70	65	60	59
2,0	100	98	92	85	83
4,0	141	139	129	120	117
6,0	173	170	158	150	143
12,0	244	240	223	210	202

12.1.12. Jeigu nenaudojant stabdžių prekinio traukinio greitis nemažėja, bet atsirado požymių, kad galėjo trūkti stabdžių vamzdynas (dažnai įsijungia kompresoriai arba staiga krinta slėgis pagrindiniuose rezervuaruose išjungus kompresorius, kai neveikia smėldėžės ir švilpukai, suveikia stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius su 418 davikliu), išjungti trauką, (3-5) s mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į perdangos be maitinimo padėtį ir stebėti slėgį stabdžių vamzdyne.

Jeigu po to slėgis vamzdyne greitai ir be pertrūkio mažės arba ne dėl kelio profilio staiga sumažės traukinio greitis, atlikti paprastąjį stabdymą, paskui mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį ir sustabdyti traukinį nenaudojant lokomotyvo pagalbinio stabdžio, išaiškinti ir pašalinti priežastį.

Tuo atveju, kai stabdžių vamzdyne slėgis staiga ir be paliovos nemažėja važiuojant lygiu keliu arba nuokalne, atlikti paprastąjį stabdymą, sumažinant stabdžių vamzdyne slėgį pirmos pakopos dydžiu, po to nustatyta tvarka atleisti stabdžius ir įjungti trauką tik įsitikinus, kad stabdžiai visiškai atsileido. Pakartotinio traukinio užsistabdymo atveju, kai savaime suveikia traukinio automatiniai stabdžiai, stabdyti ir atleisti automatinius stabdžius nustatyta tvarka, važiuoti iki pirmos stoties, ir pareikalauti atlikti kontrolinį automatinių stabdžių patikrinimą. Draudžiama

išleisti traukinį iš minėtos stoties, kol nebus išsiaiškintos ir pašalintos savaiminio stabdžių suveikimo priežastys.

12.1.13. Suveikus EOV, autostopui ar KON visuose traukiniuose, o taip pat stabdant keleivinį, pašto ir bagažo, prekinį keleivinį traukinius stabdomuoju čiaupu arba atsijungus stabdžių vamzdynui, staigiai stabdyti kaip nurodyta šių Taisyklių 12.1.21 p.

12.1.14. Pastebėjus traukinio automatinių stabdžių gedimą, staigiai stabdyti ir imtis kitų priemonių traukiniui sustabdyti. Jeigu sustabdyti traukinį nepavyksta, duoti pavojaus signalą ir apie įvykį per lokomotyve įrengtą traukinių radijo ryšį papildomai pranešti priekyje esančios stoties budėtojui arba tvarkdariui, kad jie galėtų pasiruošti netrukdomai stotyje priimti traukinį arba jį praleisti. Vagono konduktorius arba palydovas, išgirdęs bendro pavojaus signalą arba kelyje pastebėjęs signalus sustoti, privalo atidaryti stabdą ir aptarnaujamuose vagonuose įjungti stovėjimo stabdį.

Sustabdžius traukinį išsiaiškinti blogo stabdžių veikimo priežastį. Jeigu vietoje pašalinti gedimą arba padaryti, kad stabdžiai veiktų, neįmanoma, tai toliau važiuoti laikantis TNN ir ET reikalavimų.

12.1.15. Kai elektrovežiuose ir šilumvežiuose imamas EDS stabdymo, o garvežiai stabdomi priešgariu, lokomotyvo stabdį atleisti. Neleidžiama tuo pačiu metu naudoti EDS ir orinių stabdžių elektrovežiuose ir šilumvežiuose, jeigu jų techninėse charakteristikose tai nėra numatyta, taip pat stabdyti priešgariu garvežius.

12.1.16. Jeigu lokomotyvo mašinistas kelyje staigiai sustabdė traukinį, prieš pradėdamas judėti, jis privalo išlaukti šių Taisyklių punktuose 12.2.1.5., 12.2.1.8., 12.3.11. nurodytą laiką, per kurį automatiniai stabdžiai turi visiškai atsileisti ir prisipildyti oro. Greitųjų traukinių, kuriuose įjungtas atleidimo signalizatorius, stabdžių atleidimą po staigiojo stabdymo mašinistas tikrina pagal kabinoje esančią „A“ kontrolinę lemputę. Traukinys, kurio lokomotyve yra atleidimo signalizatorius, gali pajudėti tiksliai po to, kai užges „A“ kontrolinė lemputė.

Jeigu traukinys sustabdytas iš vagono arba dėl stabdžių vamzdyno vientisumo pažeidimo, tai išaiškinus sustojimo priežastis, jas pašalinus ir pasiruošus toliau važiuoti, mašinistas atleidžia bei papildoma automatiniais stabdžius. Palydovai ir traukinio viršininkas (elektramechanikas) privalo patikrinti, ar atleisti visų keleivinio traukinio vagonų stabdžiai. Netikrinama, ar atleisti prekinį traukinių stabdžiai. Jeigu aiškinantis traukinio sustojimo priežastis pastebėta, kad atidarytas galinio vagono galinis čiaupas, būtina jį uždaryti, sutikrinti vagono numerį pagal traukinio lapo ir V-45 formos pažymos duomenis.

Pajudėjus traukiniui, lokomotyvo brigados darbuotojai per lokomotyvo kabinos langus, o keleivinių vagonų palydovai iš angainių turi stebėti traukinio važiavimą; pastebėję neatleistus

stabdžius, kibirkščiavimą arba kitus sutrikimus, mėginti juos pašalinti, o jei reikia, stabdyti traukinį.

12.1.17. Draudžiama lokomotyvo darbo kabinose traukiniui stovint stotyse, taip pat važiuojant uždaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą arba porinės traukos čiaupą ir stabdžių vamzdyno kombinuotąjį arba atskiriamąjį čiaupą, išskyrus atvejus, kai naudojama dauginė trauka ir stumtuvas prijungtas prie traukinio stabdžių vamzdyno ir kai kituose, išskyrus priekinį, lokomotyvuose porinės traukos čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlė pasukama į porinės traukos padėtį; kai nedarbo kabinose nėra blokavimo įtaiso Nr.367; kai tikrinamas keleivinių traukinių stabdžių vamzdyno sandarumas; kai sustojus traukiniui remontuojamas mašinisto čiaupas; atleidžiant trumpojo keleivinio traukinio stabdžius po staigiojo stabdymo pagal šių Taisyklių 12.2.1.3 p. reikalavimus.

12.1.18. Stabdant automatiniais stabdžiais visais paprastojo stabdymo būdais, slėgį išlyginamajame rezervuare mašinisto čiaupu mažinti nuo nustatyto pripildymo slėgio ne mažesniu kaip pirmos pakopos dydžiu, kurį visiems keleiviniams ir prekiniais traukiniais nustato šių Taisyklių 12.2.1.1 ir 12.3.1 p. Kitomis stabdymo pakopomis slėgį išlyginamajame rezervuare pagal būtinybę mažinti nuo $0,3 \text{ kg/cm}^2$ iki $0,8 \text{ kg/cm}^2$. Kai važiuojantį traukinį norima sustabdyti, pradėti stabdyti pirmąją pakopą, o sumažėjus pradiniam greičiui (25-50)%, jeigu reikia, stabdyti smarkiau.

Tolygiausiai traukinys stabdomas tada, kai paprastojo stabdymo pradžioje slėgis stabdžių vamzdyne sumažinamas pirmosios pakopos dydžiu.

12.1.19. Stabdant 40 km/h ar mažesniu greičiu važiuojančius traukinius, kurių sąstatą sudaro 50% ar daugiau vagonų su kompozicinėmis trinkelėmis arba diskiniiais stabdžiais, pradėti stabdyti reikia šiek tiek anksčiau, nei stabdant su ketinėmis trinkelėmis.

12.1.20. Atliekant sustiprintą paprastąjį stabdymą, slėgį išlyginamajame rezervuare vienu veiksmu sumažinti ($1,5-1,7 \text{ kg/cm}^2$). Šiuo būdu stabdyti išimtiniais atvejais, kai būtina traukinį sustabdyti arba sumažinti jo greitį trumpesniame kelio ruože nei stabdant pakopomis.

12.1.21. Visų traukinių staigiojo stabdymo, bet kokio profilio kelyje imtis tik tuomet, kai traukinį reikia tučtuojau sustabdyti. Tai atliekama mašinisto čiaupu, o prireikus ir kombinuotuoju čiaupu iš traukiančiojo (pirmojo) arba kitų lokomotyvų (kai trauka dauginė). Pasukus mašinisto čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlę į staigiojo stabdymo padėtį, įjungti smėldėžę ir lokomotyvo pagalbinį stabdį, išjungti trauką, mašinisto čiaupo arba kombinuotojo čiaupo rankenėlę palikti staigiojo stabdymo padėtyje, o pagalbinio stabdžio rankenėlę – kraštinėje stabdymo padėtyje iki traukinio sustojimo.

12.1.22. Nenorint, kad naudojant pagalbinio stabdžio čiaupą lokomotyvo greitis sumažėtų staiga ir traukinyje atsirastų didelių išilginių dinaminių reakcijų, kai važiuojama 50 km/h ar mažesniu greičiu, šiuo čiaupu reikia stabdyti pakopomis, išskyrus staigiojo stabdymo atvejį.

Naudojantis keleivinių ir krovinių lokomotyvų (išskyrus manevrinius) pagalbinio stabdžiu, vengti dažnų efektyvių stabdymų, vienu veiksmu slėgį stabdžių cilindruose pakeliant daugiau kaip $1,5 \text{ kg/cm}^2$. Didinti slėgį stabdžių cilindruose pagalbinio stabdžiu, kai slėgis jau yra iki $1,5 \text{ kg/cm}^2$ lokomotyvuose su antbriauninėmis stabdžių trinkelėmis, galima tik išlaikius (30-40) s. šioje stabdymo pakopoje.

Draudžiama naudoti pagalbinį stabdį lokomotyvo buksavimui išvengti.

12.1.23. Panaudojus lokomotyvo pagalbinį stabdį, jį atleisti, kai bus atleisti sąstato automatiniai stabdžiai.

12.1.24. Prieš stabdant su slėgio mažinimu išlyginamajame rezervuare daugiau kaip 1 kg/cm^2 , kai stabdžiai automatiniai arba elektriniu oriniu stabdžiu, kai lokomotyvo cilindruose slėgis didesnis kaip $2,5 \text{ kg/cm}^2$, iš anksto įjungti smėldėžę.

12.1.25. Stabdant iki sustojimo ir naudojant smėlį, jo tiekimą nutraukti sumažėjus greičiui iki 10 km/h. Jeigu pavieniui važiuojantis lokomotyvas sustabdytas panaudojus smėlį ruože, kuriame įrengta automatinė blokuotė, arba stotyje su elektrine centralizacija, būtina užvažiuoti ant švarių bėgių.

12.1.26. Artėjant prie stoties, draudžiamųjų signalų ir greičio mažinimo signalų, būtina iš anksto įjungti automatinius stabdžius ir tiek sumažinti traukinio greitį, kad nebūtų pravažiuota nustatyta sustojimo vieta stotyje, draudžiamasis signalas arba riboženklis, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuoti šiai vietai nustatytu greičiu. Likus ne mažiau kaip (400-500) m iki draudžiamąjo signalo, greitis neturi viršyti 20 km/h.

Privažiuojant prie draudžiamąjo signalo arba riboženklis stabdžius iki galo atleisti tik tai sustojus traukiniui.

12.1.27. Jeigu atleidus automatinius stabdžius reikia pakartotinai stabdyti, tai (prekinių ir keleivinių) traukinių stabdžius reikia atleisti iš anksto, kai greitis toks, kad būtų galima spėti pripildyti stabdžius pakartotiniam stabdymui.

12.1.28. Kad traukinys netrūktų arba jame neatsirastų didelių išilginių dinaminių reakcijų, pajudant iš vietos po sustojimo, kai buvo panaudoti automatiniai stabdžiai, lokomotyvui leidžiama pradėti važiuoti tik atleidus visus traukinio automatinius stabdžius.

12.1.29. Prie sąstato prikabinus du ar daugiau veikiančių lokomotyvų, traukinio stabdžius valdo pirmojo lokomotyvo mašinistas.

12.1.30. Neveikiančių lokomotyvų ir savaeigių sąstatų junginio automatinius stabdžius valdyti šių Taisyklių tos rūšies traukiniui su lokomotyvo trauka nustatyta tvarka.

12.1.31. Traukiniai su lokomotyvais, turinčiais EDS, turi būti eksploatuojami būtinai naudojant šį stabdį. Stabdymo režimai ir EDS naudojimo vietos nurodomos vietinėse instrukcijose ir traukinio valdymo režimo žemėlapiuose, kurie sudaromi remiantis skaičiavimais, bandomųjų važiavimų rezultatais ir tos serijos lokomotyvų eksploatavimo instrukcijų reikalavimais. Be to, stabdymo jėga neturi pasiekti pavojingo riedmenų stovumui vėžėje, bėgių vėžės ir riedmenų patvarumui dydžio.

12.1.32. Norint prie draudžiamųjų signalų ir traukinio sustojimo signalų privažiuoti nustatytu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo greičiu (ne didesniu kaip 20 km/h), būtina stabdyti automatiniais stabdžiais, o keleiviniu traukiniu – EOS pagal šių Taisyklių 12.1.26, 12.2.1 ir 12.2.2 p.

12.1.33. Jeigu keleivinio prekinio traukinio sąstate nėra prekinųjų vagonų, tokio traukinio stabdžiai valdomi ir tikrinami kaip keleiviniame traukinyje.

12.1.34. Sustojus traukiniui stotyje lokomotyvą sustabdyti pagalbiniu stabdžiu.

12.2. Keleivinių traukinių stabdžių valdymas

12.2.1. Stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 328, 394, 395.

12.2.1.1. Norint paprastai stabdyti važiuojant, būtina mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į V padėtį ir pirmąją pakopą sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio (0,3-0,5) kg/cm² neatsižvelgiant į sąstato ilgį.

Pasiekus reikiamą slėgį išlyginamajame rezervuare, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį (perdangos su stabdžių vamzdyno maitinimu). Jeigu reikia, kita stabdymo pakopa galima stabdyti tiksliai po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas oras.

Privažiuojant prie draudžiamųjų signalų ir sustojimo vietų stotyse, baigus leisti orą iš stabdžių vamzdyno, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (išskyrus traukinius, kurių sąstatuose yra vagonų su Vakarų Europos tipo pakopinio atleidimo automatiniais stabdžiais).

Jeigu traukinys stabdytas 0,3 kg/cm² pakopa, tai, prieš atleidžiant stabdžius, slėgį stabdžių vamzdyne sumažinti 0,5 kg/cm².

12.2.1.2. Privažiuojant prie leidžiamųjų signalų ir pakartotinai arba neapskaičiuotai stabdant, kai traukinys gali sustoti arčiau numatytos arba reikalaujamos vietos, automatinis stabdžius atleisti po kiekvieno stabdymo, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki (5,0-5,2) kg/cm²; po to čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, o prieš kitą stabdymą – į III padėtį.

Jeigu per automatinių stabdžių atleidimo laiką atsarginiai rezervuarai nespėja prisipildyti iki nustatyto slėgio, norint pakartotinai stabdyti, sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne ne mažiau kaip 0,6 kg/cm².

Būtiniais atvejais, neapskaičiuotai stabdant, kai reikia traukinį sustabdyti, leidžiama atleisti automatinius stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į kelioninę padėtį ir, kai traukinio greitis padidės kiek reikia arba stabilizuosis, čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdangos be stabdžių vamzdyno maitinimo), pasiruošti pakartotiniam stabdymui, kad traukinys būtų sustabdytas reikiamoje vietoje.

12.2.1.3. Po paprastųjų stabdymų atleidžiant stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$; atleidžiant po staigiojo stabdymo – iki $(3,0-3,5) \text{ kg/cm}^2$, o trumpųjų traukinių – iki $(1,5-2,0) \text{ kg/cm}^2$, po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Po paprastojo stabdymo traukinio stabdžius atleisti tik po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas visas oras.

Po traukinių, turinčių septynis ar mažiau vagonų, paprastojo stabdymo automatinius stabdžius atleisti, (1-2) s mašinisto čiaupo rankenėlę laikant I padėtyje, po to ją pasukti į kelioninę padėtį; po staigiojo stabdymo laikinai uždaryti kombinuotąjį čiaupą, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki $5,0 \text{ kg/cm}^2$ slėgio, pasukti į kelioninę padėtį, atidaryti kombinuotąjį čiaupą ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

12.2.1.4. Po paprastojo stabdymo traukinio automatinius stabdžius atleisti prieš sustojant, esant $(4-6) \text{ km/h}$ važiavimo greičiui; jeigu traukinyje yra daugiau kompozicinių trinkelų ir diskinių stabdžių, stabdžius atleisti traukiniui sustojus.

12.2.1.5. Nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki traukinio pajudėjimo turi praeiti:

a) kai traukinį sudaro iki 20 vagonų:

- 1) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 15 s;
- 2) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 30 s;
- 3) po staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 1,5 min.

b) kai traukinys ilgesnis kaip 20 vagonų:

- 1) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 40 s;
- 2) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 1 min;
- 3) po staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 3 min.

12.2.1.6. Stabdant nuokalnėje ir slėgį stabdžių vamzdyne sumažinus žemiau kaip iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$, traukinį sustabdyti, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį, po to atleisti automatinius stabdžius ir pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio.

Jeigu važiuojantis traukinys paskutinį kartą stabdytas baigiantis nuokalnei, kai slėgis stabdžių vamzdyne buvo sumažintas mažiau kaip iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$, bet ne mažiau, kaip $3,2 \text{ kg/cm}^2$ ir toliau pagal kelio profilio sąlygas traukinio greitis mažės tiek, kad reikės atleisti stabdžius, o per laiką iki

kito stabdymo galima suspėti papildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio, tai nebūtina stabdyti traukinį automatiniais stabdžiams papildyti.

12.2.1.7. Vengti dažnai stabdyti nepapildant traukinio stabdžių vamzdyno, kadangi esant neviseškai pripildytam stabdžių vamzdynui pakartotiniai stabdymai susilpnina automatinis stabdžius ir mažina stabdymo efektą. Negalima prieš pakartotinį stabdymą atleisti stabdžių kai greitis didelis, jeigu iki stabdymo traukinio greitis padidės daugiau nei nustatyta, o stabdžių vamzdynas iki šio momento nespės prisipildyti.

12.2.1.8. Kai keleivinio traukinio sąstate yra vagonų su įjungtais Vakarų Europos „KE“, „Erlikon“, „DAKO“ tipo oro skirstytuvais, traukinys turi važiuoti su įjungtais automatiniais stabdžiais (elektrinis valdymas išjungiamas). Prieš išvykstant traukiniui, kai prie sąstato buvo prikabinas lokomotyvas, turintis mašinisto čiaupą su stabilizatoriumi, reikia padidinti slėgį stabdžių vamzdyne čiaupo rankenėlę trumpam – (1-2) s nustatant į I padėtį. Kelionėje stebėti, kad būtų palaikomas nustatytas pripildymo slėgis, ypač žiūrėti, kad atleidus automatinis stabdžius būtų atnaujinamas pripildymo slėgis.

Kad nesugadintume aširačių ir pakankamai tolygiai stabdytume, pirmąją stabdymo pakopą slėgį stabdžių vamzdyne mažinti (0,3-0,5) kg/cm², po to, jei reikia, stabdyti smarkiau, ne mažesne kaip 0,3 kg/cm² stabdymo pakopa.

12.2.1.9. Po paprastojo stabdymo stabdžius atleisti pasukant mašinisto čiaupo Nr.394, 395 rankenėlę į I padėtį ir laikant tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki 5,3 kg/cm², po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį. Jei yra mašinisto čiaupas Nr. 328 (be stabilizatoriaus), po paprastojo stabdymo automatinis stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį ir laikant tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pasieks 5,2 kg/cm². Kai yra mašinisto čiaupas Nr. 328 stabdžiams greičiau atleisti ir iki stabdymo buvusiam slėgiui atstatyti, kol stabdžių vamzdynas dar neviseškai pripildytas, dviem-trim stumtelėjimais čiaupo rankenėlę (1-2) s pasukti iš kelioninės į I padėtį. Jei būtina, leidžiama taip elgtis ir tada, kai yra čiaupai Nr.394, 395.

12.2.1.10. Po staigiojo stabdymo mašinisto čiaupo rankenėlę būtina laikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki 3,0 kg/cm², o trumpojo traukinio – iki (1,5-2,0) kg/cm², po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį; pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki normalaus pripildymo slėgio, kai yra mašinisto čiaupai Nr.394, 395, stabdžių vamzdyne reikia padidinti slėgį, čiaupo rankenėlę laikant I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare pakils iki (5,5-5,7) kg/cm², o kai yra čiaupas Nr. 328, dviem-trim stumtelėjimais rankenėlę (1-2) s pasukti į I padėtį.

12.2.1.11. Paprastojo stabdymo metu perdangai naudoti tiksliai čiaupo rankenėlės IV padėtį (perdanga su stabdžių vamzdyno maitinimu).

Jeigu būtina pakartotinai stabdyti, kai pripildymo slėgis yra padidėjęs, tai po paskutinio pakartotinio stabdymo stabdžius atleisti slėgiu (0,3-0,5) kg/cm² didesniu nei didžiausias pripildymo slėgis, kuriam esant buvo paskutinį kartą pradėta stabdyti. Paprastai stabdant, kai pripildymo slėgis yra padidėjęs, nemažinti slėgio stabdžių vamzdyne daugiau kaip 1,3 kg/cm².

Sustabdžius traukinį naudojant automatinius stabdžius, nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki pradedant važiuoti būtina palaukti, su traukiniais:

a) iki 20 vagonų ilgio imtinai:

- 1) po pakopinio stabdymo ir sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 1 minutę;
- 2) po staigiojo – ne mažiau kaip 4 min;

b) daugiau kaip 20 vagonų ilgio:

- 1) po pakopinio stabdymo ir sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 2 min;
- 2) po staigiojo – ne mažiau kaip 6 min.

Jeigu traukinio vagonuose yra stabdžių atleidimo signalizatoriai, tai pradėti traukiniui judėti po sustojimo leidžiama tikta gavus signalą, kad stabdžiai visiškai atleisti.

Prieš išvykstant traukiniui iš tarpinės stoties arba po priverstinių sustojimų, keleivinių vagonų palydovai pagal angainėje arba vagonų tarnybinėje patalpoje įrengtą manometrą, arba jeigu leidžia galimybės ir pagal stabdžių cilindų kotų įlindimą turi patikrinti, ar vagonų stabdžiai atleisti. Jeigu vagonas užstabdytas, palydovas privalo duoti signalą, draudžiantį traukiniui išvykti, arba stabdį atleisti vagone esančia išleidžiamą vožtuvą rankenėle; įvažiuojant į europinės vėžės užsienio geležinkelius pagal traukinio viršininko paraišką išleidžiamasis vožtuvas plombuojamas vežimėlių keitimo punkte.

12.2.2. EOS valdymas

12.2.2.1. Kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje EOS grandine turi tekėti kintamoji srovė ir degti „A“ raide pažymėta lemputė, o maitinimo šaltinis turi užtikrinti ne mažesnės kaip 50 V įtampos tiekimą srovę.

12.2.2.2. Kai reikia reguliuoti traukinio greitį tarpstočiuose ir sustoti kelionės metu, lokomotyvais su keleivinio tipo stabdžiais ir EOS valdymo sistema, sustojimuose ir važiuojant stabdyti pakopomis – mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į VE padėtį, o po to į III (perdanga be maitinimo) padėtį. Jeigu stabdymo metu slėgis stabdžių vamzdyne sumažės iki (4,4-4,6) kg/cm², mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į IV (perdanga su maitinimu) padėtį. Esant būtinybei sustiprinti stabdymą, kitus stabdymus atlikti nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę tik į IV perdangos padėtį. Pirmąją paprastojo stabdymo pakopą pagal traukinio greitį ir nuolydžio statumą būtina stabdyti lokomotyvo stabdžių cilindrųose palaikant (0,7-1,5) kg/cm² slėgį. Kitas stabdymo pakopas, jei būtina, iki sustiprinto paprastojo stabdymo atlikti lokomotyvo stabdžių cilindrųose pasiekus (3,8-4,0) kg/cm² slėgį.

Kelionėje mašinistas pagal signalines lemputes, o kai maitinimas dubliuotas – pagal ampermetro rodmenis (perdangos padėtyje) privalo kontroliuoti, ar normaliai veikia EOS. Traukiniui važiuojant ampermetro rodmenys neturi sumažėti daugiau kaip 20%. Įjungti orinį stabdžių valdymą reikia: jeigu rodmenų nuokrypis didesnis, jeigu maitinimo šaltinio įtampa stabdant nukrinta žemiau kaip 45 V; jeigu EOS efektyvumas nepakankamas arba stabdoma netolygiai; taip pat jeigu užgeso „SL“ lemputė. Apie tai mašinistas turi pažymėti V-45 formos pažymoje.

12.2.2.3. Jeigu traukinyje yra ne daugiau kaip du vagonai be EOS arba su išjungtu EOS, tai stabdžių cilindruose pasiekus reikiamą slėgį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį. Kai vagonų be EOS yra daugiau, taip pat traukinio sąstate yra RIC gabarito vagonų su įjungtais automatiniais stabdžiais, traukinys turi važiuoti naudojant orinius stabdžius; apie tai išleidimo stotyje vagonų tikrintojas turi įrašyti V-45 formos pažymoje.

12.2.2.4. Privažiuojant stotis, draudžiamuosius signalus, prie sustojimo platformų ir greičio ribojimo vietų, stabdyti EOS mašinisto čiaupo rankenėlę nustatant į V padėtį; stabdžių cilindruose pasiekus reikiamą slėgį, čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdanga be stabdžių vamzdyno maitinimo).

12.2.2.5. Jeigu važiuojant užges „SL“ lemputė, būtina pereiti prie orinio stabdžių valdymo – išjungti EOS maitinimo šaltinį. Jei signalinė „SL“ lemputė gęsta privažiuojant prie draudžiamojo signalo arba riboženklis stabdant EOS, nedelsiant panaudoti staigųjį stabdymą ir išjungti elektrinio orinio stabdžio maitinimo šaltinį bei apie tai pažymėti V-45 pažymoje; apie tai pranešti traukinio viršininkui ir traukinio radijo ryšiu artimiausioje TVPP pareikalauti atlikti EOS elektros grandinių patikrą.

12.2.2.6. Atsižvelgdamas į važiavimo sąlygas, mašinistas visiškai arba pakopomis atleidžia EOS, be to, stabdžio atleidimo pakopa pagal slėgį lokomotyvo stabdžių cilindruose turi būti ne mažesnė kaip $(0,2-0,3) \text{ kg/cm}^2$. Stabdant traukinį, stabdžius atleisti pakopomis, o sustojus – visiškai.

12.2.2.7. EOS pakopomis atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę trumpam pasukant iš perdangos padėties į kelioninę ir atgal į perdangos padėtį, o visiškai atleidžiant stabdžius, mašinisto čiaupo rankenėlę I padėtyje laikyti tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare $0,2 \text{ kg/cm}^2$ viršys pripildymo slėgį.

12.2.2.8. EOS vienu veiksmu visiškai atleidžiami pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį. Kai oro slėgis išlyginamajame rezervuare $0,2 \text{ kg/cm}^2$ viršys pripildymo slėgį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, o trumpuosiuose traukiniuose – iki pripildymo slėgio, po to nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį.

12.2.2.9. Jeigu stotyje turi keistis lokomotyvo brigada neatkabinant lokomotyvo nuo keleivinio traukinio sąstato, tai perduodantis mašinistas privalo sustabdyti traukinį šioje stotyje pagal šių Taisyklių 12.2 p. reikalavimus ir sustojus baigti sustiprinto paprastojo stabdymo veiksmą, slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas $(1,5-1,7) \text{ kg/cm}^2$ nuo nustatyto pripildymo slėgio arba stabdant elektriniu oriniu stabdžiu slėgį stabdžių cilindruose pagal lokomotyvo manometro rodmenis padidinti iki $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$.

12.2.3. Valdyti stabdžius mašinisto čiaupais su nuotolinio valdymo funkcija galima tik viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo, patvirtintomis šių čiaupų naudojimo instrukcijomis.

12.3 Prekinių traukinių automatinį stabdžių valdymas mašinisto čiaupais Nr. 394, 395

12.3.1. Atliekant paprastąjį stabdymą, mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į V padėtį ir slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio sumažinti reikiamu dydžiu, po to čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį.

Pirmąją stabdymo pakopą stabdyti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare: pakrautų traukinių – $(0,6-0,7) \text{ kg/cm}^2$, tuščių – $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$, o ilgose ir stačiose nuokalnėse, atsižvelgiant į statumą, – $(0,7-0,9) \text{ kg/cm}^2$.

Antrąją pakopą, jei reikia, stabdyti praėjus ne mažiau kaip 5 s, kai bus nustota per mašinisto čiaupą leisti orą iš stabdžių vamzdyno.

Jeigu mašinisto čiaupas turi VA padėtį, tai palaikius jo rankenėlę V padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės iki reikiamo dydžio, leidžiama rankenėlę VA padėtyje palaikyti (5-8) s prieš pasukant ją į IV padėtį, kad perdangos padėtyje būtų stabilizuotas slėgis išlyginamajame rezervuare.

Panaudojant paprastąjį sustiprintą stabdymą, slėgį stabdžių vamzdyne vienu veiksmu sumažinti $(1,5-1,7) \text{ kg/cm}^2$ iki visiško traukinio sustojimo.

12.3.2. Kai traukinys pasiekia reikiamą greitį, pakartotinai stabdyti ciklais, t.y. stabdyti ir atleisti.

Jeigu automatiniai stabdžiai atleidžiami pakeliant slėgį stabdžių vamzdyne daugiau nei reikalingas pripildymo slėgis, o oro skirstytuvų darbo kameros šiuo slėgiu lygumos režimu buvo pildomos mažiau kaip 1 min, kitą stabdymo pakopą reikia atlikti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare $0,3 \text{ kg/cm}^2$ daugiau nei buvo prieš tai stabdyta.

12.3.3. Kad traukinio automatiniai stabdžiai važiuojant nuokalne nenusilptų, kai pakartotinai stabdoma, tarp stabdymų daryti ne trumpesnes kaip 1 min pertraukas traukinio stabdžių vamzdynui papildyti.

Siekiant įvykdyti šį reikalavimą nereikia dažnai stabdyti ir atleisti automatinį stabdžių esant dideliam traukinio greičiui. Traukinio nepertraukiamo važiavimo nuokalnės laikas stabdant ištisine stabdymo pakopa, kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu, paprastai neturi viršyti 4 min; jeigu stabdyti reikia ilgiau, slėgį stabdžių vamzdyne papildomai sumažinti (0,3-0,5) kg/cm² ir pakankamai sumažėjus greičiui, automatinis stabdžius atleisti. Atsižvelgiant į vietos sąlygas ir bandomųjų kelionių rezultatus, nurodytas laikas gali būti padidintas ir reglamentuotas vietinėse instrukcijose.

12.3.4. Valdant stabdžius ilgomis 0,018 ir didesnio statumo nuokalnėmis, kur nustatytas stabdžių vamzdžio pripildymo slėgis 5,3-5,6 kg/cm², pirmąją pakopą stabdyti esant vietinėse instrukcijose ir traukinių valdymo režimų žemėlapiuose nustatytam greičiu, mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare (0,7-0,8) kg/cm², ilgose nuokalnėse virš 0,030 statumo – 0,8-0,9 kg/cm².

Toliau stabdymo jėgą reguliuoti atsižvelgiant į traukinio greitį ir kelio profilį, tačiau pilnai neatleisti stabdžius, jeigu iki stabdžių sistemos pripildymo pabaigos ir pakartotinio stabdymo traukinio greitis viršys nustatytąjį. Panaudojant sustiprintą paprastąjį stabdymą, o taip pat naudojant paprastuosius stabdymus traukinio greičiui reguliuoti, važiuojant nuokalne nesumažinti slėgį stabdžių vamzdyne daugiau kaip 3,8 kg/cm². Jeigu važiuojant nuokalne dėl kokios nors priežasties slėgis stabdžių vamzdyne sumažės daugiau kaip 3,8 kg/cm², sustabdyti traukinį, pagalbinio lokomotyvo stabdžio čiaupo rankenėlę nustatyti į paskutinę stabdymo padėtį, stovint užpildyti stabdžių sistemą suslėgtu oru iki traukinys pradės judėti (arba ne mažiau 5 min, jeigu traukinį nuokalnėje išlaiko lokomotyvo pagalbinis stabdis). Jeigu stabdžių vamzdžio slėgis sumažėjo daugiau kaip 3,8 kg/cm² nuokalnės pabaigoje ir atsižvelgiant į kelio profilį tolimesnis traukinio važiavimo greitis mažės tiek, kad reiks atleisti traukinio stabdžius bei iki kito stabdymo pakaks laiko papildyti stabdžių vamzdinę iki pripildymo slėgio – stabdyti traukinį stabdžių vamzdžio papildymui nebūtina.

Pravažiavus traukiniui ilgą nuokalnę ir stotyje nustačius normalų stabdžių vamzdžio pripildymo slėgį, vagonų tikrintojai privalo patikrinti visų stabdžių atsileidimą ir visame sąstate perjungti oro skirstytuvus į lygumos režimą.

12.3.5. Jeigu važiuojant prekiniam traukiniui 80 km/h greičiu lokomotyvo šviesofore įsižiebia geltonos spalvos žiburys, stabdyti mažinant išlyginamajame rezervuare slėgį (0,8-1,0) kg/cm² krautame ir (0,5-0,6) kg/cm² tuščiame traukinyje. Esant mažesniai prekinio traukinio greičiui ir ilgesniems blokuojamiesiems ruožams, pradėti stabdyti atsižvelgiant stabdžių efektyvumą bei atstumą iki kelio šviesoforo.

12.3.6. Prekinių traukinių, kurių stabdžių vamzdžio pripildymo slėgis yra nuo 4,8 kg/cm² iki 5,6 kg/cm², stabdžiams visiškai atleisti po paprastojo stabdymo reikia mašinisto čiaupo rankenėlę

palaikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare (0,3-0,5) kg/cm² bus didesnis už pripildymo slėgį, traukinyje, kurio ilgis iki 200 ašių ir (0,5-0,7), kurio ilgis daugiau kaip 200 ašių.

12.3.7. Neilgose nuokalnėse, kur stabdoma pakartotinai, o prekinio traukinio oro skirstytuvai turi būti įjungti lygumos režimu, stabdžius atleisti tarp pakartotinių stabdymų mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol slėgis išlyginamajame rezervuare padidės iki pripildymo slėgio. Jeigu tarp pakartotinių stabdymų yra laiko pereiti nuo padidinto prie normalaus pripildymo slėgio stabdžių vamzdyne, tai automatinis stabdžius tarp pakartotinių stabdymų atleisti pagal Taisyklių 12.3.1.6 p., po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

12.3.8. Po staigiojo stabdymo prekinio traukinio stabdžius atleisti mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį iki kol slėgis išlyginamajame rezervuare padidės iki (6,0-6,2) kg/cm², po to nustatyti į kelioninę padėtį.

12.3.9. Kai prekiniam traukinyje yra daugiau kaip 100 iki 350 ašių, pradedant atleisti automatinis stabdžius, tuo pačiu metu pagalbinio stabdžio čiaupu stabdyti lokomotyvą (jeigu jis anksčiau nebuvo stabdomas), su slėgiu stabdžių cilindruose (1,0-2,0) kg/cm² ir taip lokomotyvą stabdyti (30-40) s, po to lokomotyvo pagalbinį stabdį atleisti pakopomis.

12.3.10. Mažesniu kaip 20 km/h greičiu važiuojančių daugiau kaip 300 ašių turinčių traukinių sąstatų automatinis stabdžius nepradėti atleisti tol, kol traukinys nesustos. Važiuojant nuokalne, kur greitis ribojamas iki 25 km/h ir mažiau, leidžiama išimties tvarka atleisti stabdžius prieš (15-20) s stabdant pagalbinio lokomotyvo stabdžiu.

12.3.11. Ilgose didelio statumo nuokalnėse visiškai stabdžius atleisti nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir padidinant išlyginamajame rezervuare slėgį (0,5-0,7) kg/cm² daugiau už nustatytą stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį. Jeigu traukinio stabdžiai įjungti kalnų režimu ir visiško stabdžių atleidimo nereikia, tai stabdžius atleisti pakopomis, nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį iki pakils slėgis išlyginamajame rezervuare ne mažiau kaip 0,3 kg/cm² kiekvienos stabdžių atleidimo pakopos metu. Kai slėgis stabdžių vamzdyne bus tik 0,4 kg/cm² mažesnis už prieš tai buvusį pripildymo, stabdžius atleisti visiškai.

12.3.12. Važiuojančio traukinio lokomotyvo trauką įjungti ne anksčiau, kaip minutė po mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį.

12.3.13. Sustabdžius traukinį automatiniais stabdžiais ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukus į atleidimo padėtį, prieš pradedant važiuoti būtina palaukti:

a) po stabdymo pakopos – ne mažiau kaip 1,5 min kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu ir ne mažiau kaip 2 min kai oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu;

b) po sustiprinto paprastojo stabdymo – ne mažiau kaip 2 min kai oro skirstytuvai įjungti lygumos režimu, ir ne mažiau kaip 3,5 min, kai oro skirstytuvai įjungti kalnų režimu;

c) po traukinių, kurių ašių skaičius iki 100, staigiojo stabdymo – ne mažiau kaip 4 min, esant daugiau kaip 100 ašių – ne mažiau kaip 6 min.

12.4. Nelygia vietoje važiuojančio prekinio traukinio stabdžių valdymas

12.4.1. Nuokalnė, pereinanti į įkalnę. Važiudamas nuokalne mašinistas neturi viršyti šiame kelio ruože nustatyto greičio.

Jeigu greitis gali padidėti daugiau nei nustatyta, būtina stabdyti automatiniais stabdžiais ir sumažinus greitį juos atleisti taip, kad į įkalnę traukinys pradėtų važiuoti atleistais stabdžiais ir maksimaliu leistinu greičiu.

Įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) leidžiama tikrai visiškai atleidus automatinis stabdžius.

12.4.2. Įvairaus statumo nuokalnės. Važiuojant traukiniui su išjungtu valdikliu (uždarytu garvežio reguliatoriumi) įvairaus statumo nuokalnėmis, stabdyti pakopomis lokomotyvo pagalbinis stabdžiu nuo mažesnio statumo nuokalnės važiuojant į didesnio statumo nuokalnę.

12.4.3. Nuokalnė, pereinanti į lygumą ir vėl į nuokalnę. Važiuojant traukiniui su išjungtu valdikliu (uždarytu garvežio reguliatoriumi) nuokalne, pereinančia į trumpą lygumą (trumpesnę už traukinio ilgį) ir toliau vėl į nuokalnę, lokomotyvui po lygumos ėmus važiuoti į nuokalnę, įjungti pagalbinį stabdį. Visam traukiniui įvažius į nuokalnę, atsižvelgiant į traukinio greitį, pakopomis atleisti pagalbinį stabdį.

Jeigu lyguma po nuokalnės ilga (ilgesnė už traukinį), tai leidžiantis nuokalne visiškai atleisti automatinis stabdžius (jeigu jie buvo įjungti greičiui sumažinti) ir lyguma važiuoti su atleistais automatiniais stabdžiais, jei būtina, su įjungtu valdikliu (atidarytu garvežio reguliatoriumi).

Įvažiuojant lokomotyvui į kitą nuokalnę, įjungti pagalbinį stabdį, o į nuokalnę įvažius visam traukiniui atleisti jį pakopomis, jeigu pagal profilio sąlygas nereikia stabdyti automatiniais stabdžiais

13. SUNKIŲJŲ IR ILGŲJŲ PREKINIŲ TRAUKINIŲ AUTOMATINIŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS YPATUMAI IR JŲ VALDYMAS

13.1. Bendrosios nuostatos

13.1.1. Sunkiųjų ir ilgųjų prekinis traukinių (įprasto ar specialaus formavimo) ir sujungtų prekinis traukinių važiavimas organizuojamas siekiant padidinti geležinkelio linijų pralaidumą, sumažinti traukinių prastovas kelio remonto darbų metu. Traukiniai gali būti formuojami:

a) kai lokomotyvas (lokomotyvai) traukinio priekyje:

- traukinio sąstatas suformuotas iš tuščių vagonų, kurio ilgis nuo 350 iki 520 ašių;

- traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 9,0 tūkst. t ir ilgis nuo 350 iki 400 ašių (jeigu traukinio sąstato svoris didesnis kaip 8,0 tūkst. t – tik gavus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą;

b) kai traukinys traukiamas dviejų lokomotyvų:

- lokomotyvai prikabinami sąstato priekyje ir gale, traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 12,0 tūkst. t ir turi nuo 400 iki 560 ašių;

- lokomotyvai prikabinami sąstato priekyje ir viduryje arba priekyje bei paskutiniame sąstato trečdalyje, sąstato svoris nuo 8,0 iki 16,0 tūkst. t ir ilgis nuo 540 iki 780 ašių;

c) kai traukiniai sujungti ir traukiami dviejų lokomotyvų, prikabinų sąstato priekyje ir viduryje:

- traukinio sąstato svoris nuo 6,0 iki 12,0 tūkst. t ir ilgis nuo 400 iki 540 ašių su vientisu stabdžių vamzdynu;

- su sąstatu iš tuščių, arba sąstatu sudarytu iš krautų vagonų, kurio svoris nuo 6,0 iki 10,0 tūkst. t ir ilgiu nuo 400 iki 680 ašių su vientisu stabdžių vamzdynu;

- su sąstatu, sudarytu iš tuščių vagonų, kurio ilgis nuo 480 iki 780 ašių su vientisu stabdžių vamzdynu;

- su sąstatu, kurio svoris iki 12,0 tūkst. t ir ilgis iki 520 ašių bei esant autonominiams stabdžių vamzdynams – tik gavus viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimą.

Jeigu prekinio traukinio stabdžiams valdyti yra naudojami nuotolinio valdymo įrenginiai ir yra užtikrintas nepriekaištingas traukinio radijo ryšio veikimas, viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo leidimu traukinio ilgis gali būti padidintas.

13.1.2. Nurodytus Taisyklių 13.1.1 p. traukinius leisti tik: atlikus būtinus skaičiavimus ir bandomuosius važiavimus bei atlikus atitinkamus organizacinius, ir techninius darbus; sudarius vietines instrukcijas ir supažindinus su jomis bei išmokus visus darbuotojus; sudarius tokių traukinių valdymo režimo žemėlapius.

Vietinėse instrukcijose turi būti numatyta kiekvienos geležinkelio linijos tokių traukinių parengimo, formavimo, važiavimo ir praleidimo tvarka, saugaus eismo užtikrinimo bei informacijos pateikimas tarp traukinių ir energijos tvarkdarių, stočių budėtojų, lokomotyvų brigadų, taip pat radijo ryšio naudojimo tvarka ir pokalbių reglamentas.

Traukinio valdymo režimų žemėlapiai sudaromi atsižvelgus į tai, kiek yra sąstato vagonų su mažesne kaip 10 t ašies apkrova, taip pat vagonų su keleivinio tipo vežimėliais, kad lokomotyvo automatinę sankabą gali veikti ne didesnė kaip 50 tf traukos arba EDS jėgos. Traukinių, kurių visų sąstato vagonų ašies apkrova didesnė kaip 10 t (akmens anglių, rūdos, skysčių ir kiti sąstatai), lokomotyvo automatinę sankabą gali veikti ne didesnė kaip 95 tf traukos arba EDS jėgos. Traukos jėga, veikianti lokomotyvo automatinę sankabą tempiant, pradedant judėti iš vietos, neturi viršyti 95 tf, o įsibėgėjant ir važiuojant – 130 tf.

Lokomotyvo automatinę sankabą veikiančią traukos jėgą nustatyti pagal traukos charakteristikas, nurodytas traukos skaičiavimų taisyklėse (TST), atėmus riedėjimo pasipriešinimą

arba nustatyti bandomųjų važiavimų metu. Kiekvienoje geležinkelio linijoje sunkiųjų ir ilgųjų prekiųjų traukinių važiavimo tvarką nustato bei tvirtina vietines instrukcijas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

Nurodyti 13.1.1 p. traukiniai techniškai prižiūrimi, stabdžiai išdėstomi ir įjungiami, automatiniai stabdžiai prižiūrimi ir valdomi kelyje pagal šias Taisykles, atsižvelgiant į papildomus šioje skiltyje išdėstytus reikalavimus.

13.1.3. Nurodytus 13.1.1 p. traukinius leidžiama vežti vienkeliuose ir dvikeliuose ruožuose, bet kuriuo paros laiku, kai aplinkos oro temperatūra ne žemesnė kaip minus 40°C, o traukinius iš krautų vagonų, esant lokomotyvui (lokomotyvams) tik sąstato priekyje, kai aplinkos oro temperatūra ne žemesnė kaip minus 30°C. Kai aplinkos oro temperatūra žemesnė – tik gavus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimą.

13.1.4. Sujungti arba atjungti sunkiuosius ir ilguosius prekiuosius traukinius leidžiama nuo 0,004 iki 0,006 statumo nuokalnėse ir įkalnėse (pakilimuose) laikantis vietinių instrukcijų saugaus eismo reikalavimų.

Leidžiama sukabinti traukinius iš pakrautų ir tuščių vagonų, taip pat tuščių vagonų sąstatus, tačiau mažesnio svorio arba tuščių vagonų sąstatus (traukinius) būtina prikabinti tokio traukinio gale. Kai jungiami dviejų pakrautų arba tuščių sąstatų traukiniai su vientisu stabdžių vamzdynu, trumpesnis traukinys prikabinamas gale.

13.1.5. Vagonų stabdžių įrangą leidžiama parengti sąstatuose, stovinčiuose ant skirtingų kelių, tačiau būtina ištisai patikrinti automatinius stabdžius kiekvieno sąstato, kuris bus kabinamas prie formuojamo traukinio.

13.1.6. Nurodytiems 13.1.1 p. traukiniams leidžiama važiuoti geležinkelio linijomis su lemiamosiomis nuokalnėmis (imtinai): kai greitis ribojamas mažiau kaip 25 km/h – iki 0,008 , kitais atvejais – iki 0,012; traukinių iš tuščių vagonų su daugiau kaip 350 ašių – iki 0,018. Tokiems traukiniams važiuoti geležinkelio linijomis, kuriuose lemiamosios nuokalnės statesnės už anksčiau nurodytas, galima viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui leidus, remiantis teigiamais bandomųjų važiavimų konkrečioje geležinkelio linijoje rezultatais.

13.1.7. Traukinių, kuriuose lokomotyvai yra sąstate arba sąstato gale, stabdžius valdo lokomotyvų mašinistai pagal priekinio lokomotyvo mašinisto radijo ryšiu perduodamas komandas. Radijo ryšio naudojimo tvarką nustato vietinė instrukcija, kurią tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

13.1.8. Traukinio priekyje arba sąstate dviejų greta sukabintų lokomotyvų, kuriuose įrengta daugiavienetinė sistema, maitinimo vamzdynai turi būti sujungti.

13.1.9. Lokomotyvuose, kurie traukia sunkiuosius ir ilguosius prekinis traukinis turi būti įrengti mašinisto čiaupai, turintys VA padėtį, ir stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriai su 418-uoju davikliu.

13.1.10. Paprastąjį stabdymą, sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare daugiau kaip $0,6 \text{ kg/cm}^2$, iki sustiprinto paprastojo stabdymo atlikti vienu veiksmu iš priekinio lokomotyvo pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į V padėtį, išlaikant šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$, ir po to pasukti ją į VA padėtį. Slėgį sumažinus tiek, kiek reikia, rankenėlę pasukti į IV padėtį. Pakartotinai stabdyti galima nustojus per mašinisto čiaupą eiti orui iš stabdžių vamzdyno, pasukant čiaupo rankenėlę į V padėtį.

Traukinio sustiprintą paprastąjį stabdymą atlikti anksčiau nurodyta tvarka atvejais, numatytais šių Taisyklių 12.1.20 p., mašinisto čiaupu sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare – $(1,5-1,8) \text{ kg/cm}^2$.

13.1.11. Leidžiama naudoti lokomotyvų, kurie yra traukinio priekyje arba sąstato, taip pat abiejų lokomotyvų EDS. Vietovėse, kuriose naudojamas EDS, ir ribinės srovės turi būti nurodytos vietinėse instrukcijose ir traukinio valdymo režimų žemėlapiuose, taip pat būtina vykdyti šių Taisyklių 12.1.31 p. reikalavimus.

13.1.12. Traukos bei stabdymo pozicijas didinti ir mažinti (išskyrus staigųjį stabdymą) taip, kad traukos arba stabdymo jėgos nuo nulio iki didžiausios reikšmės padidėtų, ir nuo didžiausios reikšmės iki nulio sumažėtų ne greičiau kaip per 25 s.

Kad nenutruktų automatinės sankabos atleidus automatinius stabdžius, ruožuose, kurių kelio išilginis profilis nelygus, leidžiama įjungti iki 25% vagonų oro skirstytuvų kalnų režimu įprastiniu būdu suformuoto sunkesnio kaip 6,0 tūkst. t ar daugiau kaip 350 ašių turinčio traukinio priekyje, taip pat nuo 6,0 tūkst. t iki 12 tūkst. t svorio sujungto traukinio pirmojo sąstato priekyje arba daugiau kaip 8,0 tūkst. t sveriančio specialaus formavimo traukinio priekyje. Oro skirstytuvų režimo perjungimo tvarką nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

13.1.13. Sunkiųjų ir ilgųjų traukinių maksimalus leidžiamas greitis, atsižvelgus į turimas automatines stabdymo priemones, nustatomas pagal stabdžių normatyvus (2 priedas).

13.1.14. Sujungdami traukinis, mašinistai turi laikytis tokios tvarkos:

- a) radijo ryšiu suderinti privažiavimą prie pirmojo traukinio;
- b) važiuodamas sujungti traukinis antrojo traukinio mašinistas, neprivažiavęs (50-100) m iki priekyje stovinčio traukinio galinio vagono, sumažina greitį iki 3 km/h , radijo ryšiu suderina su šio traukinio mašinistu sukabinimo galimybę ir priveža sąstatą iki sukabinimo. Draudžiama sustumti traukinis norint juos sujungti;
- c) sujungus traukinis, sąstato viduryje esančio lokomotyvo mašinistas privalo patikrinti, ar tinkamai sujungtos lokomotyvo ir priekyje stovinčio traukinio galinio vagono automatinės

sankabos ir stabdžių vamzdyno žarnos, priekinio lokomotyvo mašinistui pranešti savo traukinio numerį, svorį, ilgį ir bendrą stabdžių trinkelį prispaudimo jėgą pagal V-45 formos pažymą.

13.2. Traukinys, kurio lokomotyvas yra sąstato priekyje

13.2.1. Lokomotyvuose turi būti įrengti KT serijos oro kompresoriai arba kiti su analogišku našumu. Leidžiama naudoti lokomotyvus su E-500 serijos kompresoriais, jeigu toks lokomotyvas važiuos porine trauka ir jo kompresorius dirbs daugiavienetinės sistemos pagrindu.

Mašinisto čiaupo stabilizatorius turi būti sureguliuotas taip, kad pripildymo viršslėgis nuo $5,6 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,4 \text{ kg/cm}^2$ būtų sumažintas per (100-120) s.

13.2.2. Sąstato stabdžių įrangą parengti ir išbandyti stacionariu įrenginiu (pripildymo slėgis $(4,8 - 5,0) \text{ kg/cm}^2$). Dviejų atskirų sąstatų (vėliau jie bus sujungti), stovinčių skirtinguose keliuose, automatiniai stabdžiai rengiami ir bandomi stacionariais įrenginiais arba lokomotyvais. Tuščių sąstatų pripildymo slėgis turi būti $4,5 \text{ kg/cm}^2$, pakrautų sąstatų – $(4,8-5,0) \text{ kg/cm}^2$. Tokie patys pripildymo slėgiai turi būti lokomotyvų, kuriais manevruojant sujungiami šie sąstatai. Sąstatų automatinių stabdžių parengimo ir tikrinimo tvarka turi būti numatyta vietinėse instrukcijose ir patvirtinta viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo.

13.2.3. Traukinio, kurį sudaro tušti vagonai, lokomotyvo stabdžių vamzdyno pripildymo slėgį nustatyti kaip nurodyta 3 lentelėje ir 5.2.6 p., be to, slėgis galinio vagono stabdžių vamzdyne pripildžius automatinis stabdžius turi būti ne mažesnis kaip nurodyta 11.2.7 p. Kai sąstatas suformuotas iš pakrautų vagonų, traukinio lokomotyvų stabdžių vamzdyne nustatyti $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$ pripildymo slėgį, o galinio vagono vamzdyne, pripildžius stabdžių vamzdyną, slėgis turi būti ne mažesnis kaip $4,6 \text{ kg/cm}^2$. Traukinio galinio vagono vamzdyne slėgio dydį įrašyti į V-45 formos pažymą. Slėgio galinio vagono stabdžių vamzdyne dydį nustatyti pagal manometro, įsukto į standartinę žarnos galvutę ir prijungto prie galinio vagono stabdžių vamzdyno, rodmenis.

13.2.4. Stacionariu įrenginiu su automatinio parametrų registravimu ištisai patikrinti kiekvieno sąstato, iš kurių formuojami 13.1.1 p. nurodyti traukiniai, automatinis stabdžius. Pripildyti ir ištisai patikrinti automatinis stabdžius lokomotyvu tik tuo atveju, jeigu stotyje nėra stacionaraus įrenginio su automatinio parametrų registravimu.

Sujungus sąstatus, prikabinus traukinio lokomotyvą ir, kol nepripildytas stabdžių vamzdynas, pagal 11.2.4 p. tikrinamas stabdžių vamzdyno vientisumas, jo sandarumas, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, ir atliekamas dalinis automatinių stabdžių patikrinimas. Tikrinant automatinis stabdžius, atleisti juos būtina slėgį išlyginamajame rezervuare padidinus tiek, kad jis normalų pripildymo slėgį viršytų $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$, tikrinti penkių paskutinių suformuoto traukinio vagonų stabdymą ir stabdžių atleidimą. Taip pat būtina patikrinti dviejų paskutinių vagonų stabdžių atsileidimo laiką ir duomenis pažymėti V-45 formos pažymoje.

13.2.5. Važiuojant lygumos kelio profiliu su nuokalnėmis iki 0,008 (imtinai), kai dega žalia šviesoforo šviesa, arba laisvu tarpstočiu, leidžiama pirmoji (0,3-0,5) kg/cm² stabdymo pakopa (išskyrus automatinių stabdžių veikimo tikrinimą).

Remiantis bandomųjų važiavimų (su dinamometriniu ir stabdžių bandymų vagonais) rezultatais, atsižvelgiant į vietos sąlygas, leidžiama paprastai stabdyti iki sustiprinto paprastojo stabdymo dviem veiksmis – iš pradžių slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti (0,4-0,5) kg/cm², po to (4-6) s laikyti mašinisto čiaupo rankenėlę IV padėtyje, ir pasukus stabdžių čiaupo rankenėlę į V padėtį slėgį išlyginamajame rezervuare pakartotinai sumažinti reikiamu dydžiu, bet ne mažiau kaip 0,3 kg/cm².

13.2.6. Važiuojant atleisti automatinius stabdžius pasukant mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį ir laikyti ją šioje padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare, atsižvelgiant į sąstato ilgį ir stabdžių vamzdyno sandarumą, normalų pripildymo slėgį viršys (0,5-1,0) kg/cm², po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį. Padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare nurodytu dydžiu, mašinisto čiaupo rankenėlę leidžiama pasukti iš I į IV padėtį ir po (30-40) s, o po to į kelioninę padėtį.

Jeigu atleidžiant automatinius stabdžius slėgis stabdžių vamzdyne pasidaro didesnis nei pripildymo slėgis, o oro skirstytuvų darbo kameros papildytos šiuo slėgiu greičiau kaip per 2 min., tai kita stabdymo pakopa stabdyti slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinant (0,2-0,3) kg/cm² daugiau nei stabdant pirmąją pakopą.

Automatinių stabdžių atleidimo pradžioje lokomotyvą pristabdyti pagalbinio stabdžio čiaupu, stabdžių cilindruose palaikyti (1,5-2,0) kg/cm² slėgį, lokomotyvą stabdyti (40-60) s, po to pakopomis atleisti lokomotyvo stabdį.

Kai traukinio sąstate yra pakrautų vagonų ir greitis mažesnis kaip 30 km/h, draudžiama pradėti atleisti automatinius stabdžius, kol traukinys sustos.

13.2.7. Pajudant iš vietos po sustojimo, nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į atleidimo padėtį iki traukos įjungimo turi praeiti:

- a) po paprastojo stabdymo ne mažiau kaip 3 min;
- b) po paprastojo sustiprinto stabdymo – 4 min;
- c) po staigiojo sustabdymo – 8 min.

Žiemą nurodytas laikas pailginamas 1,5 karto.

Jeigu lokomotyve įrengta sistema, leidžianti kontroliuoti stabdžių vamzdyno slėgį traukinio gale, važiuojant trauką įjungti ne ankščiau, kai stabdžių atleidimo metu slėgis pakils:

- iki pusės sumažinto slėgio stabdžių vamzdyne dydžio po paprastojo stabdymo;
- iki 1,0 kg/cm² po sustiprinto paprastojo stabdymo.

13.2.8. Tikrinant tuščių traukinių stabdžių veikimą važiuojant, atleisti juos po stabdymo pakopos išlaikius (8-10) s perdangos su maitinimu padėtyje. Be to, per stabdymo ir atleidimo laiką greitis turi sumažėti ne mažiau kaip 10 km/h.

13.2.9. Iš tuščių prekinų vagonų suformuotų traukinių, kuriuose yra nuo 350 iki 400 ašių, automatinių stabdžių valdomumui pagerinti, leidžiama atjungti ne daugiau kaip 1/4 vagonų oro skirstytuvus, o sąstatuose sudarytuose iš daugiau kaip 400 ašių ir 1/3 vagonų oro skirstytuvus; vagonai su išjungtais oro skirstytuvais turi būti tolygiai išdėstyti visame sąstate, bet ne grupėmis, be to dviejų paskutinių sąstato vagonų automatiniai stabdžiai turi būti įjungti ir gerai veikti.

Tokių traukinių automatinius stabdžius parengti ir valdyti laikantis šių Taisyklių reikalavimų.

Vagonų parangos pakrovai punktuose visų vagonų stabdžiai turi būti įjungti laikantis šių Taisyklių reikalavimų.

13.3. Sujungtas prekinis traukinys, turintis atskirus stabdžių vamzdynus

13.3.1. Praleisti sujungtus prekinus traukinius, kai kiekvieno traukinio stabdžių vamzdynas veikia autonomiškai (atskirai), leidžiama tik:

a) likviduojant katastrofas, avarijas ir stichines nelaimes. Dvikeliuose ruožuose juos reikia praleisti laikinu vienkeliu tarpstočiu ir vienu arba dviem priekyje esančiais tarpstočiais, vengiant prasilenkimų su keleiviniais traukiniais;

b) su automatine nuotolinio stabdžių valdymo sistema.

Vienkelėse eismo linijose sujungtų prekinų traukinių su autonominiais stabdžių vamzdynais eismas leidžiamas visame kelio ruože, taip pat ir tarpstočiuose, kuriuose atliekami atstatymo darbai.

13.3.2. Sujungti traukiniai su autonominiais stabdžių vamzdynais formuojami sukabinant du prekinus traukinius tarpstočiuose arba stotyse.

13.3.3. Traukinius sujungti šių Taisyklių 13.1.4 p. nustatyta tvarka, be to, abiejų traukinių stabdžių vamzdynai nesujungiami.

Už tinkamą traukinių sujungimą atsako antrojo traukinio lokomotyvo mašinistas.

13.3.4. Antrojo traukinio lokomotyvo mašinistas automatinius stabdžius valdo pagal priekinio lokomotyvo mašinisto komandas. Stabdžių įjungimo ir atleidimo komandas priekinio lokomotyvo mašinistas perduoda radijo ryšiu, be to, sąstatų, kurie sujungti į traukinį, stabdžius abudu mašinistai pagal galimybę turi valdyti vienu laiku. Draudžiami nesuderinti mašinistų stabdžių valdymo veiksmai.

13.3.5. Žiemos metu apie ilgujų traukinių dalinio stabdžių bandymo atlikimą, stotyse kur yra vienas vagonų tikrintojas ir leidus viešosios geležinkelų infrastruktūros valdytojui, pažymėti V-45 formos pažymoje gali traukinio mašinistas.

13.3.6. Tikrindamas automatinį stabdžių veikimą važiuojant, priekinio lokomotyvo mašinistas perduoda radijo ryšiu komandą antrojo traukinio mašinistui apie tikrinimo pradžią, stabdo pakopa slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas $(0,6-0,7) \text{ kg/cm}^2$, ir antrojo traukinio mašinistas stabdo ta pačia pakopa. Greitis 10 km/h turi sumažėti ne ilgesniame kaip vietinių instrukcijų nustatytame nuotolyje.

Tikrinant automatinį stabdžių veikimą važiuojant, juos atleisti tik po to, kai mašinistai įsitikins, jog automatiniai stabdžiai veikia normaliai.

13.3.7. Atlikti sustiprintą paprastąjį stabdymą (be mašinisto čiaupo VA padėties naudojimo) arba staigiai stabdyti leidžiama ypatingais atvejais, kai reikia tučtuojau sustabdyti traukinį iš to lokomotyvo, kurio mašinistas pirmas pastebi pavojų. Pradėjus taip stabdyti radijo ryšiu tučtuojau perduodamas pranešimas, kurį gavęs antrojo traukinio mašinistas privalo pakartoti šį stabdymą iš savo valdomo lokomotyvo.

13.4. Traukinys, kurio lokomotyvas yra priekyje ir sąstate arba traukinio gale su sujungtu (bendru) stabdžių vamzdynu

13.4.1. Lokomotyvų automatiniai stabdžiai turi būti prijungti prie stabdžių vamzdyno, o kombinuotieji čiaupai atidaryti ir įjungta blokuotė Nr. 367.

13.4.2. Stabdžių vamzdyno pripildymo slėgis, kuriam reguliuojami priekinio lokomotyvo ir lokomotyvo, esančio sąstate arba traukinio gale, mašinisto čiaupai, turi būti $(5,0-5,2) \text{ kg/cm}^2$. Sujungus parengtus sąstatus ir prikabinus lokomotyvus, mašinistai, pasukdami mašinisto čiaupo rankenėlę į I padėtį, turi padidinti slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$ daugiau už pripildymo, po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

13.4.3. Traukinių, kurie bus sujungti stotyje, kiekvieno sąstato automatiniai stabdžiai tikrinami ištisai, mašinistams išduodama V-45 formos pažyma, kad automatiniai stabdžiai veikia gerai. Sujungus traukinius ir stabdžių vamzdyną, jo vientisumą pirmojo traukinio sąstate ir abiejų traukinių lokomotyvų signalizatorių Nr. 418 veikimą tikrina tokiu būdu:

a) priekinio lokomotyvo mašinistas, perspėjęs radijo ryšiu traukinio sąstate esančio kito lokomotyvo mašinistą, stabdo pakopa, slėgį išlyginamajame rezervuare sumažindamas $(0,7-0,8) \text{ kg/cm}^2$, po to čiaupo rankenėlę pasuka į IV padėtį.

b) traukinio sąstate esančio lokomotyvo mašinistas, užsidegus signalizatoriaus Nr. 418 „SL“ lemputei, tokia pat tvarka įjungia automatinius stabdžius. Jeigu signalinė „SL“ lemputė dega, traukinio sąstate esančio lokomotyvo mašinistas apie tai radijo ryšiu praneša priekinio lokomotyvo mašinistui, po to abu mašinistai atleidžia automatinius stabdžius.

Sujungus traukinius tarpstočiuose, prikabinus antrojo traukinio lokomotyvą prie pirmojo traukinio galinio vagono, pirmojo traukinio stabdžių vamzdyno vientisumą ir stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatoriaus su Nr.418 davikliu veikimą abiejuose lokomotyvuose tikrinti pagal „SL“ lemputės užsidegimą abiejuose lokomotyvuose, kai atleisti abiejų sąstatų automatiniai stabdžiai. Tikrinama sujungiant stabdžių vamzdynų žarnas, prieš tai juos prapūtus per galinius čiaupus. Sujungtų traukinių mašinistai privalo radijo ryšiu vienas kitam pranešti, ar abiejuose lokomotyvuose suveikė signalizatoriai ir ar dega „SL“ lemputės. Sujungus abiejų traukinių stabdžių vamzdynus, pagal priekinio lokomotyvo mašinisto komandą, lokomotyvų išlyginamuosiuose rezervuaruose slėgį padidinti (0,5-0,6) kg/cm² virš pripildymo mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį. Tokių traukinių stabdžių trinkelį spaudimas imamas pagal sujungtų sąstatų mažiausią reikšmę.

Atlikus nurodytą patikrinimą nebūtina išduoti bendrą V-45 formos pažymą.

13.4.4. Formuojant traukinius stotyse, kuriose yra TVPP, prieš sujungiant traukinius būtina ištisai patikrinti kiekvieno iš numatomų sujungti sąstatų automatinis stabdžius. Sąstatus sujungus, pripildžius ir patikrinus stabdžių vamzdyno sandarumą, pagal sąstate išskirstytų lokomotyvų signalizatoriaus Nr. 418 „SL“ lemputės užsidegimą tikrinamas stabdžių vamzdyno vientisumas.

Šiais atvejais V-45 formos pažymos išdavimo tvarką nustato viešosios geležkelių infrastruktūros valdytojas.

13.4.5. Norint patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje, vadovautis tokiais slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimo 0,5 kg/cm² laiko normomis, atsižvelgiant į sąstato ašių skaičių kiekvienam 1000 l pagrindinių rezervuarų tūrio, kokios nurodytos 9 lentelėje.

9 lentelė. Slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimas 0,5 kg/cm² laiko normos, atsižvelgiant į sąstato ašių skaičių kiekvienam 1000 l pagrindinių rezervuarų tūrio

Ašių skaičius	351-400	401-500	501-600	601-700	701-780
Laikas, sekundės	15	13	10	9	8

Nurodytas laikas nustatomas dalijant visų lokomotyvų slėgio pagrindiniuose rezervuaruose mažėjimo laikų sumas iš suminio tūrio, išreikšto tūkstančiais litrų.

Automatinius stabdžius atleisti padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare (0,5-0,6) kg/cm² daugiau už pripildymo, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį.

13.4.6. Išleidus sujungtus ir specialaus formavimo traukinius, važiuojant traukiniui automatinis stabdžių veikimą patikrinti šių Taisyklių 13.4.8 p. nustatyta tvarka ir pagal vietinių instrukcijų reikalavimus.

13.4.7. Traukinio važiavimo režimą parenka priekinio lokomotyvo mašinistas pagal traukinių valdymo režimo žemėlapius, kurie sudaryti remiantis bandomaisiais važiavimais. Kad neperkaistų kontaktinio tinklo laidai, nebūtų išspausti vagonai ir sutraukti automatiniai sankabų įrenginiai, šiuose žemėlapiuose nustatomos įvairiai sujungtų lokomotyvų elektros variklių ribinės srovės, kurių, važiuojant traukiniu viršyti neleidžiama.

Nurodymus apie traukinių stabdymą ir stabdžių atleidimą priekinio lokomotyvo mašinistas kitiems mašinistams perduoda radijo ryšiu. Kiekvieno stabdymo metu mašinistai pagal trumpalaikį „SL“ lemputės užsidegimą privalo kontroliuoti, ar suveikia stabdžių vamzdyno trūkimo signalizatorius su davikliu Nr. 418.

13.4.8. Važiuojant būtina patikrinti stabdžių veikimą sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (0,7-0,8) kg/cm², o sujungtuose traukiniuose, kurie sudaryti iš tuščių sąstatų – (0,6-0,7) kg/cm².

Sustiprinti paprastieji ir paprastieji stabdymai iš priekinio lokomotyvo ir lokomotyvo, esančio sąstate, turi būti atliekami vienu laiku mašinisto čiaupo rankenėlę laikant V padėtyje, kol slėgis išlyginamajame rezervuare sumažės (0,6-0,7) kg/cm², po to rankenėlę pasukti į VA padėtį ir, kai slėgis sumažės iki reikiamo dydžio, rankenėlę pasukti į IV padėtį. Norint smarkiau stabdyti pakartotinėmis pakopomis galima tik nustojus eiti orui iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą, čiaupo rankenėlę pasukant į V padėtį. Sujungiant pakrautų vagonų traukinio sąstatą su tuščiu vagonų traukinio sąstatu, lokomotyvo, esančio sąstate, pakopinio stabdymo metu stabdžių vamzdyne slėgį sumažinti (0,2-0,3) kg/cm² dydžiu nei priekinio lokomotyvo.

13.4.9. Abiejų lokomotyvų automatinis stabdžius atleisti vienu metu arba šiek tiek anksčiau (iki 6 s) pradėti atleisti traukinio sąstate esančio lokomotyvo automatinis stabdžius. Mašinisto čiaupo rankenėlę laikyti I padėtyje tol, kol slėgis išlyginamajame rezervuare viršys (0,5-0,6) kg/cm² pripildymo.

13.4.10. Sujungtų prekinį traukinių arba prekinį traukinių, kurių sąstatuose arba traukinio gale yra lokomotyvų, pajudėjimo režimai nustatomi atsižvelgiant į vietos sąlygas. Pajudant iš vietos, sąstate arba traukinio gale esančio lokomotyvo trauką leidžiama įjungti kartu su priekinio.

Antrojo lokomotyvo trauką leidžiama įjungti (3-6) s anksčiau nei pirmojo.

13.4.11. Jeigu važiuojant traukiniui lokomotyve, esančiame sąstate arba traukinio gale, užsidega „SL“ lemputė, signalizuojanti, kad suveikė daviklis Nr. 418, arba pastebimas slėgio sumažėjimas stabdžių vamzdyne be „SL“ lemputės užsidegimo, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į III padėtį ir radijo ryšiu apie tai pranešti priekinio lokomotyvo mašinistui pagal Taisyklių 12.1.12 p. Visais atvejais stabdžius atleisti tik traukiniui visiškai sustojus.

13.4.12. Kai neveikia radijo ryšys lokomotyve, esančiame sąstato arba traukinio gale, toliau važiuoti draudžiama. Priekinio lokomotyvo mašinistas sustabdo traukinį paprastuoju stabdymu (pagal galimybes aikštelėje ar tiesiame ruože), o mašinistas sąstato arba traukinio gale, užsidegus „SL“ lemputei ar sumažėjus slėgiui stabdžių vamzdyne elgiasi, kaip nurodyta Taisyklių 13.4.11 p.

Jeigu sustojus mašinistams neįmanoma pašalinti radijo ryšio gedimo, traukinį būtina išskirti.

13.4.13. Traukiniui stovėjus ilgiau kaip 30 min arba slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukritus žemiau $5,5 \text{ kg/cm}^2$, patikrinti automatinis stabdžius:

a) patikrinti stabdžių vamzdyno sandarumą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra II padėtyje, kuris neturi skirtis daugiau kaip 20 % į didėjimo ar mažėjimo pusę nuo Taisyklių 13.4.5 p. nurodyto.

b) priekinio lokomotyvo mašinistas stabdo pakopa mažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,7-0,8) \text{ kg/cm}^2$; kai traukinio sąstato esančio lokomotyvo pulte užsidega „SL“ lemputė, šio lokomotyvo mašinistas slėgį mažina tokia pačia pakopa;

c) patikrinęs, kad suveikė automatiniai stabdžiai, sąstato esančio lokomotyvo mašinistas radijo ryšiu apie tai praneša priekinio lokomotyvo mašinistui, po to jie atleidžia stabdžius.

Mašinistų padėjėjai patikrina pirmųjų vagonų (vagonų kiekį nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas) automatinį stabdžių veikimą stabdant ir atleidžiant.

14. LOKOMOTYVO ATKABINIMAS NUO SĄSTATO

14.1. Keleivinių ir prekinį traukinių lokomotyvų keitimo punktuose mašinistas, prieš atkabindamas lokomotyvą nuo sąstato, turi išjungti EOS (jeigu jis yra), įjungti automatinius stabdžius, sumažindamas slėgį išlyginamajame rezervuare (1,5-1,7) kg/cm².

Po to mašinisto padėjėjas uždaro lokomotyvo ir pirmojo vagono galinius čiaupus, atjungia stabdžių vamzdinių žarnas tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono, pakabina jas ant pakabų (jeigu jos yra).

14.2. Traukinio sąstatą įtvirtinti stotyje pagal TET ir SK reikalavimus.

14.3. Atkabinti magistralinį lokomotyvą nuo keleivinio traukinio kai įrengtas ir įjungtas elektrinis vagonų šildymas, tik kai traukinio elektromechanikas atjungs aukštos įtampos elektros energijos tiekimo jungtis tarp lokomotyvo ir pirmojo vagono.

Prieš atkabinant nuo traukinio magistralinį prekinį lokomotyvą valdomą vieno mašinisto, mašinistas lokomotyvo oro skirstytuvą privalo perjungti į pakrautąjį režimą. Kai prekinį magistralinį lokomotyvą valdo vienas mašinistas, nuo traukinio sąstatato lokomotyvą atkabina, atjungia stabdžių žarnas vagonų tikrintojas ar kitas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo paskirtas darbuotojas.

15. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ ĮRANGOS TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

15.1. Stabdžių įrangos techninė priežiūra ir remontas

15.1.1. Visus stabdžių įrangos techninės priežiūros ir remonto darbus (išskyrus TP-1) atlieka specialiai apmokyti, atestuoti ir instrukuoti kaip saugiai atlikti šiuos darbus riedmenų remonto šaltkalviai. Atliktus stabdžių įrangos remonto ir techninės priežiūros darbus privalo patikrinti atsakingas darbuotojas (pamainos meistras, brigadininkas ir kt.) ir apie tvarkingą stabdžių įrangos būklę pažymėti T-44 formos žurnale.

Priežiūrą ir stabdžių įrangos techninės būklės patikrinimą TP-1 turi atlikti lokomotyvų brigados, priimdamos arba perduodamos savaeigį sąstatą pagrindinio depo arba grąžos punkto keliuose, keičiantis lokomotyvų brigadoms stočių keliuose, traukiniui stovėjus arba jį parengiant.

15.1.2. Draudžiama prie sąstato kabinti vagonus ar išduoti bėginį autobusą RA-1, RA-2 kelionėn, jeigu yra bent vienas iš žemiau pateiktų gedimų:

a) sugedęs mašinisto čiaupas arba oro skirstytuvai, elektrinis oro skirstytuvai, EOS elektrinė grandinė, galinis ar atskiriamasis čiaupai, išleidimo vožtuvas, stabdžių cilindras, rezervuaras, darbo kamera;

b) pažeistas oro vamzdynas (įtrūkimai, lūžiai, prasitrynimai, jungiamųjų žarnų išsisluoksniavimas, įvairių jungčių blogas sandarumas, susilpnėjęs vamzdyno tvirtinimas prie kėbulo ar važiuoklės mazgų);

c) pažeisti mechaniniai mazgai (svirtys, traversos, traukės, automatiniai reguliatoriai ir traukių pavaros oriniai reguliatoriai, sulūžusios ar įtrūkusios bent kokios stabdžių įrangos įrenginių detalės, įskilusios ar blogai įtvirtintos stabdžių trinkelės, sumontuotos netipinės detalės ir mazgai bei vielokaiščiai);

d) netvarkingi stovėjimo stabdžiai;

e) susilpnėjęs detalių tvirtinimas;

f) stabdžių trinkelės storis mažesnis kaip nurodyta Taisyklių 15.3.1 p.;

g) netvarkingas stovėjimo stabdis ir prieščiūžio įrenginys bėginiame autobuse RA-1, RA-2.

15.2. Darbai, kuriuos privalo atlikti lokomotyvo brigada priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą

15.2.1. Priimdama ir perduodama savaeigį sąstatą lokomotyvo brigada privalo:

a) išleisti kondensatą iš pagrindinių, pagalbinių rezervuarų bei tepalo ir vandens skirtuvų;

b) patikrinti tepalo lygį kompresorių karteriuose;

c) patikrinti slėgių pagrindiniuose rezervuaruose ribas, kurias turi palaikyti automatiškai įsijungdami kompresoriai, kai slėgis elektriniuose ir dyzeliniuose traukiniuose būna $6,5 \text{ kg/cm}^2$ ir išsijungdami – kai slėgis yra 8 kg/cm^2 . Automotrisėse AČ2, 620M, bėginiuose autobusuose RA-1 ir dyzeliniuose traukiniuose 630M šie slėgiai atitinkamai turi būti $7,5\text{--}9,0 \text{ kg/cm}^2$ ir $6,5\text{--}8,0 \text{ kg/cm}^2$ ribose. Bėginiame autobuse RA-2 šis slėgis turi būti $6,3\text{--}8,0 \text{ kg/cm}^2$, o automotrisėje AR-2 – $6,3\text{--}8,2 \text{ kg/cm}^2$ ribose. EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose slėgių pagrindiniuose rezervuaruose ribos yra $8,2\text{--}9,7 \text{ kg/cm}^2$. Leidžiami $0,2 \text{ kg/cm}^2$ nuokrypiai.

d) apžiūrėjus iš išorės patikrinti, ar manometrų tikrinimo laikas galioja, atskiriamųjų stabdžių čiaupų rankenėlės yra reikiamose padėtyse, automatinis stabdys įjungtas reikiamu režimu, paleisti kompresoriai veikia normaliai; patikrinti, ar yra plombos ant manometrų, apsauginių vožtuvų, tarp atskiriamojo čiaupo fiksatoriaus ir autostopo EO.V. Bėginiuose autobusuose RA-1 papildomai patikrinti stabdžio rankenėlių plombavimą kiekviename vagone.

e) patikrinti pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne, išlyginamojo rezervuaro, stabdžių ir maitinimo vamzdžio sandarumą, mašinisto čiaupų ir oro skirstytuvų veikimą, atliekant stabdymo pakopą, automatinio ir EOS veikimą; patikrinti, ar stabdant pagalbinio stabdžiu automotrisėje AČ2 ir bėginiame autobuse stabdžių cilindruose pasiekiamas maksimalus ribinis slėgis;

f) apžiūrėti svirtinę stabdžių pavarą, jos apsauginius įtaisus ir patikrinti stabdžių trinkelų būklę bei storį, patikrinti stovėjimo stabdžio veikimą, taip pat oro praleidimą per galines stabdžių vamzdžio žarnas ne mažiau kaip tris kartus atidarius galinius čiaupus. Patikrinti elektrinių traukinių, turinčių EDS, elektrinio stabdymo schemas veikimą. Bėginiame autobuse RA-1 patikrinti EOS elektrinės grandinės būklę pagal indikacinę lemputę „EOS gedimas“, kuri esant tvarkingai grandinei neturi degti.

Nustatytiems gedimams pašalinti lokomotyvų brigada privalo atlikti šiuos darbus: keisti stabdžių trinkeles; sureguliuoti svirtinę stabdžių pavarą; pakeisti trinkelų apkabų pakabos detales ir mechaninės stabdžio dalies vielokaiščius; prieinamose vietose paveržti atsileidusias sriegines jungtis.

15.3. Stabdžių įrangos techninės būklės tikrinimas

15.3.1. Alyvos kompresorių karteriuose turi atitikti šių Taisyklių 1 lentelėje nurodytus reikalavimus.

15.3.2. Iš depo išleidžiant savaeigius sąstatus po remonto ir techninės priežiūros (išskyrus TP-1), turi būti patikrintas jų kompresorių našumas pagal pagrindinių rezervuarų pripildymo nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $8,0 \text{ kg/cm}^2$ laiką, EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose – nuo $8,5 \text{ kg/cm}^2$ iki $9,5 \text{ kg/cm}^2$ (1 priedas).

15.3.3. Stabdžių vamzdyno sandarumą tikrinti, kai pripildymo slėgis yra normalus. Tikrinant uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus ir pagal manometrą stebėti slėgio kritimą stabdžių vamzdyne: leidžiamas ne didesnis kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę arba $0,5 \text{ kg/cm}^2$ per 2,5 min slėgio sumažėjimas. Maitinimo vamzdyno sandarumą tikrinti pagal slėgio mažėjimą pagrindiniuose rezervuaruose nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $6,5 \text{ kg/cm}^2$. Slėgis turi sumažėti ne greičiau kaip per 7,5 min (arba ne greičiau kaip per 3 min, kai slėgis mažėja nuo $7,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $6,8 \text{ kg/cm}^2$) kompresoriui įsijungus tuščia eiga.

15.3.4. EJ575 serijos elektriniuose traukiniuose slėgio kritimas stabdžių vamzdyne leidžiamas ne didesnis kaip $0,1 \text{ kg/cm}^2$ per 5 minutes. Maitinimo vamzdyne leidžiamas slėgio kritimas ne didesnis kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ per 5 minutes, vamzdyno sandarumą tikrinant pagal slėgio mažėjimą pagrindiniuose rezervuaruose nuo slėgio $9,5 \text{ kg/cm}^2$.

15.3.5 Bėginiuose autobusuose RA-1 ir RA-2 patikrinti:

15.3.5.1 oro skirstytuvus jautrumui stabdant. Jautrumą tikrinti pastačius mašinisto čiaupą Nr. 013A į III padėtį, stabdžių vamzdynas turi užsipildyti ($0,6-0,7$) kg/cm^2 , o slėgis stabdžių cilindruose pakilti iki ($1,1-1,3$) kg/cm^2 ;

15.3.5.2 oro skirstytuvų jautrumą atleidimui. Jautrumą tikrinti pastačius mašinisto čiaupą Nr.013A į II padėtį, stabdis turi atsileisti, stabdžių trinkelės atsitraukti nuo ratų 3^{+1} mm

Pagal šių Taisyklių 5.2.2 ir 5.2.7 p. bei 2 ir 3 lentelių reikalavimus patikrinti:

15.3.5.3 pripildymo slėgį stabdžių vamzdyne;

15.3.5.4 mašinisto čiaupų išlyginamojo rezervuaro sandarumą;

15.3.5.5 stabdžių cilindų kotų išlindimą;

15.3.5.6 oro skirstytuvo Nr.292 įjungimo režimą;

15.3.5.7 stabdžių trinkelėlių storį ir būklę.

15.3.6. Leidžiama eksploatuoti ne plonesnes kaip 12 mm ketines ir 14 mm kompozicines stabdžių trinkeles. Bėginiams autobusams iki 10 mm (trinkeles su vielos tinkliniu karkasu, nustatomas pagal frikcine mase užpildytą auselę). Neleidžiama, kad stabdžių trinkelės išsikištų už ratlankio išorės. Trinkeles pakeisti, kai susidėvi iki mažiausio leistino storio, kai per visą trinkelės plotį atsiranda plyšių, siekiančių plieninį karkasą, kai nusidėvėjimas yra pleištinis, jeigu mažiausias storis yra 50 mm nuo plonojo trinkelės krašto ar toliau.

15.3.7. Stabdžių veikimas tikrinamas iš darbo kabinos. Prieš tikrinant įsitikinti, ar tinkamai nustatytos maitinimo ir stabdžių vamzdyno čiaupų rankenėlės. Bėginiuose autobusuose RA-1, RA-2 prieš tikrinant stabdžius įsitikinti atskiriamųjų čiaupų rankenėlių reikiama padėtimi, jungiančių stabdžių vamzdyną ir EOv (turi būti atidarytas ir užplombuotas). Čiaupo Nr. 172 rankenėlė turi būti vidurinėje padėtyje. Jeigu bėginiai autobusai naudojami pagal daugiavienetinę sistemą, atskiriamieji čiaupai kabinose, esančiose sąstato viduryje turi būti uždaryti.

15.3.8. Elektriniuose traukiniuose tikrinti:

15.3.8.1 kaip veikia EOS. Pripildžius stabdžių vamzdyną, išjungti generatorių ir įjungti prožektorių, šviesos signalus ir kitus elektros energijos imtuvus. Stabdžių perjungiklio rankenėlę galinėje kabinoje nustatyti į III („Išjungta“) padėtį, galinėje kabinoje – į III padėtį („Išjungta“). Stabdžių perjungiklį darbo kabinoje pasukus į I padėtį („Įjungta“), turi užsidegti kontrolinė lemputė. Tai rodo, kad akumuliatorių baterija tvarkinga, o EOS elektrinė grandinė visame traukinyje vientisa. Įtampa grandinėje pagal voltmetrą turi būti nuo 45 iki 50 V.

Po to mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę pasukti į IV padėtį, Nr.395 – į VE padėtį; turi užsidegti signalinė stabdymo lemputė ir, kai yra čiaupas Nr.334E, turi suveikti perdangos ventilis, o kai yra mašinisto čiaupas Nr.395 – trumpam turi išsijungti elektrinis orinis čiaupas Nr.150 I, autostopas nesuveikti; leidžiama išleisti suslėgtą orą iš stabdžių vamzdžio per mašinisto čiaupą Nr.395 ir sumažinti slėgį jame ne daugiau kaip $0,5 \text{ kg/cm}^2$.

Kai stabdžių cilindrai prisipildys iki reikiamo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį (perdanga be stabdžių vamzdžio maitinimo). Po to išjungti EOS elektros maitinimą ir pagal „A“ lemputę patikrinti, ar visi stabdžiai visiškai atleisti, po to mašinisto čiaupo Nr.395 rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį.

Mygtukais valdomų elektrinių traukinių elektrinio orinio stabdžio veikimą tikrinti, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje;

15.3.8.2. automatinio stabdžio veikimą. Prieš tikrinimą išjungti EOS. Kai pripildymo slėgis yra nustatyto dydžio, patikrinti, ar automatiniai stabdžiai jautrūs stabdant. Tam mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties pasukti į IV padėtį, čiaupų Nr.328, 395 rankenėlę – iš II padėties į V padėtį ir nustatytą pripildymo slėgį išlyginamajame rezervuare sumažinti ($0,5-0,6 \text{ kg/cm}^2$). Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare reikiamu dydžiu, mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o stabdžių čiaupų Nr. 328, 395 rankenėlę – į IV padėtį. Visų vagonų automatiniai stabdžiai turi suveikti ir savaime neatsileisti 5 min.

Po to patikrinti automatinį stabdžių jautrumą atleidimui mašinisto čiaupų Nr.328, 395 rankenėles pasukant į II padėtį, o mašinisto čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį. Padidėjus slėgiui stabdžių vamzdyje iki nustatyto pripildymo slėgio, visų vagonų automatiniai stabdžiai turi būti visiškai atleisti.

Kiekvieno vagono automatinį stabdžių jautrumą stabdant ir atleidžiant tikrina mašinisto padėjėjas.

Iš kitame gale esančios valdymo kabinos mašinistas privalo stabdyti automatinį ir EOS, kaip ir atliekant dalinį stabdžių patikrinimą, o mašinisto padėjėjas turi patikrinti paskutinio vagono stabdžių veikimą pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje.

15.3.9. Patikrinti D, DR tipų dyzelinių traukinių ir automotrisių AČ2:

15.3.9.1 EOS veikimą. Pripildžius stabdžių vamzdyną, neveikiant dyzeliniams varikliams, įjungti prožektorių, šviesos signalus ir kitus elektros energijos imtuvus.

Dyzelinių DR tipo traukinių EOS tikrinti tokia pat tvarka, kaip ir elektrinių ER tipo traukinių su atitinkamu mašinisto čiaupu; įtampa grandinėje pagal voltmetrą turi būti nuo 45 iki 50 V.

Dyzelinių D tipo traukinių valdymo kabinoje perjungiklio rankenėlę pasukti į padėtį „Traukinio priekis“. Visose nedarbo valdymo kabinose perjungiklių rankenėlės turi būti padėtyje „Išjungta“, o galinėje kabinoje – padėtyje „Traukinio galas“, maitinimo ir stabdžių vamzdyno atskiriamieji čiaupai turi būti uždaryti, o stabdžių čiaupų Nr.328, 395 rankenėlės – VI padėtyje.

Įjungti elektrinio orinio stabdžio maitinimo šaltinį ir voltmetru patikrinti įtampą, kuri turi būti ne mažesnė kaip 45 V. Pulte turi užsidegti žalia signalinė lemputė, kuri rodo, kad akumuliatorių baterija tvarkinga, o viso traukinio elektrinio orinio stabdžio elektros grandinė yra vientisa.

Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti iš II padėties į VE padėtį – turi užsidegti raudona lemputė. Kai stabdžių cilindras prisipildys iki reikiamo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį, – turi užsidegti geltona lemputė (raudona užgesti). Išjungti EOS elektros maitinimą ir patikrinti, ar iki galo atleisti visi stabdžiai, po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į II padėtį. Kai įjungtas EOS ir mašinisto čiaupo rankenėlė pasukta į bet kurią padėtį, žalia lemputė turi degti;

15.3.9.2 automatinio stabdžio veikimą. Prieš tikrinimą išjungti EOS. Automatinį stabdį tikrinti ta pačia tvarka kaip ir elektrinių traukinių, turinčių atitinkamą mašinisto čiaupą.

Iš galinės valdymo kabinos mašinistas privalo stabdyti automatinio ir EOS, kaip ir atlikdamas dalinį stabdžių patikrinimą, o mašinisto padėjėjas pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje turi patikrinti, kaip veikia paskutinio vagono stabdžiai.

Automotrisėje AČ2 darbo kabinoje įjungti automatinį išjungiklį ir perjungti EOS valdymo perjungiklį iš padėties „2“ į padėtį „1“. Ne darbo kabinoje EOS valdymo perjungiklis turi būti padėtyje „2“, o stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamieji čiaupai turi būti uždaryti, mašinisto čiaupo Nr.395 rankenėlė būti V padėtyje. Atskiriamasis čiaupas, jungiantis pagalbinį čiaupą Nr.254 ir stabdžių cilindrų, turi būti uždarytas.

Mašinisto čiaupu atlikti paprastąjį stabdymą iki didžiausio slėgio stabdžių cilindruose – čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties pasukti į VE padėtį. Kai slėgis stabdžių cilindruose pakils iki $(3,9 \pm 0,1) \text{ kg/cm}^2$, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į III padėtį, išjungti EOS elektros maitinimą ir patikrinti, ar visi stabdžiai iki galo atleisti.

Automatinio stabdžio veikimą tikrinti elektriniams traukiniams, turintiems mašinisto čiaupą Nr.395, nustatyta tvarka.

Kaip ir dyzelinių traukinių, iš galinės valdymo kabinos patikrinti, kaip veikia automatiniai ir EOS.

Iš priekinės ir galinės valdymo kabinų patikrinti, kaip veikia pagalbinis stabdys, kai slėgis stabdžių cilindruose yra maksimalus. Šis slėgis turi būti $(3,9 \pm 0,1) \text{ kg/cm}^2$.

15.3.10. Bėginio autobuso RA-1 EOS tikrinti sustabdžius vidaus degimo variklį ir išjungus visus elektros energiją vartojančius prietaisus, tokia tvarka:

15.3.10.1 įstatyti raktą į VCU spyną (blokuotė Nr.267) ir pagal laikrodžio rodyklę pasukti jį į darbo padėtį (turi užsidegti lempučių „stovėjimo stabdis“ ir „KRM“);

15.3.10.2 išjungti stovėjimo stabdį jungikliu „stovėjimo stabdis“ (indikacinė lempučių „stovėjimo stabdis“ turi užgesti“);

15.3.10.3 užpildyti stabdžių vamzdyną nustačius mašinisto čiaupą Nr. 013A į I padėtį 2-3 s, o po to nustatyti į II padėtį;

15.3.10.4 perjungti EOS valdiklį į padėtį „į save“ ir laikyti kol slėgis stabdžių cilindruose pasieks didžiausią, kuris turi būti (kai bėginis autobusas tuščias) – RA-1 $(2,6-2,7) \text{ kg/cm}^2$, RA-2 $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$, o po to valdiklį paleisti. Pagal stabdžių cilindro manometro rodmenis įsitikinti, kad stabdžiai atsileido;

15.3.10.5 patikrinti prieščiūžio įrenginio veikimą pagal jo naudojimo instrukcijos reikalavimus;

15.3.11. Patikrinti RA-1 bėginio autobuso automatinį stabdžių veikimą:

15.3.11.1 jautrumą stabdymui. Stabdžių vamzdynas turi būti užpildytas iki pripildymo slėgio. Mašinisto čiaupo Nr. 013A iš II perstatyti į III padėtį. Slėgis stabdžių cilindruose turi būti $(1,1-1,3) \text{ kg/cm}^2$;

15.3.11.2. jautrumą stabdžių atleidimui. Nustatyti mašinisto čiaupą Nr.013A iš III į II padėtį, bėginio autobuso stabdžiai turi atsileisti. Stabdžių atsileidimą kontroliuoti pagal stabdžių cilindro manometrą.

Nurodytas bėginio autobuso stabdžių veikimo patikras atlikti iš abiejų valdymo kabinų.

Patikrinti RA-1 bėginio autobuso pagalbinio stabdžio veikimą maksimaliam slėgiui, kuris stabdžių cilindruose turi būti $(2,9-3,3) \text{ kg/cm}^2$. Mašinistas bėginio autobuso pagalbinio stabdžio veikimą turi tikrinti iš abiejų valdymo kabinų tik priimant jį depe.

15.3.12. Patikrinti automotrisių 620M ir dyzelinių traukinių 630M:

Pagrindinius stabdžius – valdiklio rankenėlė „BP“ padėtyje, stabdžių cilindrai po 3-10 sek. turi prisipildyti suslėgtu oru:

15.3.12.1 kai suslėgtu oro valdymo spintoje S-H įjungtas „R“ stabdymo režimas – varančiame vežimėlyje – $3,59-4,42 \text{ kg/cm}^2$, o palaikančiame – $3,07-3,85 \text{ kg/cm}^2$;

15.3.12.2 kai suslėgto oro valdymo spintoje S-H įjungtas „P“ stabdymo režimas – varančiame vežimėlyje – 2,83-3,49 kg/cm², o palaikančiame 2,42-3,04 kg/cm².

Perjungus valdiklio rankenėlę į „J“ padėtį slėgis stabdžių cilindruose per 15-25 sek. turi nukristi iki 0-0,5 kg/cm².

15.4. Stabdžių įrangos perjungimo tvarka pereinant į kitą valdymo kabiną

15.4.1. Paliekamoje savaeigių sąstatų, turinčių mašinistų čiaupus Nr.334E, valdymo kabinoje stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti į III padėtį („Išjungta“). Po to mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IV padėtį ir sumažinus išlyginamajame rezervuare slėgį (1,3-1,5) kg/cm² pasukti į III padėtį. Kai slėgis stabdžių vamzdyne sumažės, uždaryti maitinimo ir stabdžių vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį. Darbo kabinoje, iš kurios bus valdomi stabdžiai, mašinistas privalo stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti iš III padėties į I („Įjungta“). Turi užsidegti maitinimo vamzdyno šaltinio ir traukinio elektros grandinės vientisumo kontrolinė lemputė. Po to atidaryti maitinimo vamzdyno porinės traukos ir atskiriamąjį stabdžių vamzdyno čiaupus, atleisti stabdžius (kontroliuojama pagal kontrolinės stabdžių atleidimo lemputės užgesimą), pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į IIA padėtį.

Paliekamoje savaeigių sąstatų, turinčių mašinisto čiaupus Nr.328, 394, 395, valdymo kabinoje atjungti EOS maitinimo šaltinį, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į V padėtį ir sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (1,3-1,5) kg/cm² – į IV padėtį. Baigus leisti per mašinisto čiaupą suslėgtą orą, uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į VI padėtį bei stabdžių perjungiklio rankenėlę pasukti į III padėtį („Išjungta“).

Darbo kabinoje, iš kurios bus valdomi stabdžiai, mašinisto čiaupo rankenėlę iš VI padėties pasukti į II padėtį ir atidaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Pripildžius išlyginamąjį rezervuarą iki normalaus pripildymo slėgio, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Įjungti elektrinių orinių stabdžių maitinimo šaltinį – pulte turi užsidegti lemputė „SL“.

15.4.2. Automotrisės AČ2 paliekamoje kabinoje išjungti EOS maitinimo šaltinį ir perjungiklio rankenėlę perstatyti iš „1“ į „2“ padėtį, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į V padėtį ir sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare (1,3-1,5) kg/cm² nustatyti į IV padėtį. Kai pro mašinisto čiaupą baigs eiti suslėgtas oras, uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į V padėtį. Pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.254 rankenėlę nustatyti į paskutinę stabdymo padėtį ir, kai stabdžių cilindruose slėgis bus maksimalus, uždaryti atskiriamąjį čiaupą į stabdžių cilindrus. Įsitikinti, kad slėgis stabdžių cilindruose nemažėja

greičiau kaip leistina (leidžiamas slėgio mažėjimas stabdžių cilindruose ne daugiau kaip $0,2 \text{ kg/cm}^2$ per minutę).

Perėjus į darbo kabiną iš kurios bus valdomi stabdžiai, atidaryti atskiriamąjį čiaupą į nuo pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.254 į stabdžių cilindrus, mašinisto čiaupo rankenėlę iš V padėties perstatyti į II ir atidaryti maitinimo vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Kai išlyginamajame rezervuare slėgis pakils iki nustatyto pripildymo slėgio, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą. Įjungti EOS maitinimo šaltinį ir perstatyti perjungiklio rankenėlę iš „2“ į „1“ padėtį.

15.4.3. RA-1 bėginių autobusų paliekamoje valdymo kabinoje mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę nustatyti į VI padėtį, išjungti EOVS, mašinisto čiaupo Nr. 013A rankenėlę nustatyti į VII padėtį ir laukti, kol slėgis stabdžių vamzdyne sumažės iki 0 kg/cm^2 . Įjungti stovėjimo stabdį nusstatant jungiklio „stovėjimo stabdis“ rankenėlę į padėtį „nuo savęs“, turi užsidegti signalinė lemputė „stovėjimo stabdis“. Išjungti VCU įrenginį ir ištraukti blokavimo raktą. Sustabdžius vidaus degimo variklį išjungti jungiklį „bortinis tinklas“.

Perėjus į RA-1 darbo kabiną, iš kurios bus valdomi stabdžiai, įjungti jungiklį „bortinis tinklas“, įjungti įrenginį VCU (turi užsidegti indikacinės lemputės „KRM“ ir „stovėjimo stabdis“), išjungti stovėjimo stabdį jungiklio pervedimu į padėtį „išjungta“ (stovėjimo stabdžio indikacinė lemputė „stovėjimo stabdis“ turi užgesti), užpildyti suslėgtu oru stabdžių vamzdyną.

Paliekamoje kabinoje RA-2 įjungti stovėjimo stabdį. Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare iki $3,0 \text{ kg/cm}^2$ atjungti VCU – grandinių valdymo jungiklį, uždaryti maitinimo ir stabdžių vamzdynus, o mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į VI padėtį ir nuspausti jungiklį „Perėjimas“. Perėjus į darbo kabiną įjungti tinklo įtampą, mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į II padėtį ir atidaryti maitinimo vamzdyno čiaupą bei užpildyti išlyginamąjį rezervuarą iki $5,0\text{--}5,2 \text{ kg/cm}^2$. Po to atidaryti stabdžių vamzdyno čiaupą ir sumažinti oro slėgį stabdžių vamzdyne iki $3,0 \text{ kg/cm}^2$. Pasukti raktą VCU bei mašinisto čiaupo rankenėlę 395M nustatyti į II padėtį ir užpildyti stabdžių vamzdyną iki $5,0\text{--}5,2 \text{ kg/cm}^2$.

Automotrisėje 620M paliekamoje kabinoje įjungti stovėjimo stabdį, valdiklio rankenėlę nustatyti į padėtį „J“, o pagalbinio stabdžio rankenėlę – į „O2“ padėtį. Krypties keitiklio rankenėlę nustatyti į „0“ padėtį, išjungti raktą ir valdymo jungiklį perjungti į „0“ padėtį. Perėjus į darbo kabiną įjungti raktą ir valdymo jungiklį nustatyti į „1“ padėtį, o mašinisto valdiklio rankenėlę – į „J“ padėtį.

15.5. Neveikiančių savaeigių sąstatų transportavimas

15.5.1. Neveikiantys savaeigiai sąstatai siunčiami sąstatais, sekcijomis ir atskirais vagonais, jų stabdžių vamzdyno žarnas sujungus į bendrą traukinio stabdžių vamzdyną. Visos nesujungtos maitinimo vamzdyno žarnos turi būti nuimtos, o jų galiniai čiaupai uždaryti.

Siunčiamuose neveikiančiuose savaeigių sąstatų motoriniuose vagonuose, turinčiuose mašinisto čiaupus Nr. 328,394 ir 395 atskiriamuosius ir kombinuotus čiaupus uždaryti. Kai yra mašinisto čiaupai Nr. 334 ir 334E, porinės traukos čiaupus uždaryti, o mašinisto čiaupų rankenėles nustatyti, kaip važiuojant porine trauka. Uždaryti čiaupus į EO.V. Atjungti EOS elektros grandinių maitinimą nuo elektros energijos šaltinio.

15.5.2. Jeigu siunčiamas vienas savaeigio sąstato vagonas ar jų junginys, suformuotas iš savaeigio sąstato vagonų, oro skirstytuvus Nr.292 įjungti į trumpojo traukinio režimą, jeigu junginį sudaro iki 20 vagonų. Jeigu junginyje daugiau kaip 20 vagonų, o tai pat jeigu junginys prikabinamas prie prekinio traukinio sąstato (nepriklausomai nuo vagonų skaičiaus junginyje) – oro skirstytuvus Nr.292 įjungti į ilgojo traukinio režimą.

15.5.3. Su išjungtais stabdžiais neveikiantys savaeigiai sąstatai gali būti siunčiami tik, kai dėl įvairių priežasčių neįmanoma įjungti jų automatinius stabdžius. Tokiais atvejais gale turi būti prikabinėti du tušti keturių ašių vagonai su įjungtais ir veikiančiais stabdžiais. Automotrisės 620M gamintojas rekomenduoja neįjungti stabdžių. Savaeigių sąstatų vagonų skaičius junginyje turi būti nustatomas atsižvelgiant būtiną stabdžių trinkelio spaudimo jėgą traukinyje, kuri, įskaitant traukiančiojo lokomotyvo ir vagonų svorį bei jų stabdžius, 100 t traukinio svorio turi būti:

- a) iki 0,010 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 6 tf;
- b) iki 0,015 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 9 tf;
- c) iki 0,020 ‰ statumo nuokalnėse – ne mažiau 12 tf.

Savaeigis sąstatas turi turėti stovėjimo stabdžius pagal Taisyklėse nurodytus normatyvus.

15.5.4. Siunčiamą neveikiantį savaeigį sąstatą lydintys palydovai privalo būti instruktuoti ne tik apie bendras sąstato palydos nuostatas, bet ir gerai išmanyti stabdžių bandymo, oro skirstytuvų režimų perjungimo tvarką.

15.5.5. Siunčiamo neveikiančio savaeigio sąstato stabdžių bandymą atlieką vagonų tikrintojai kartu su sąstato palydovais, o ten kur nėra vagonų tikrintojų – tik sąstato palydovai. Atlikus ištisinį stabdžių bandymą traukiančiojo lokomotyvo mašinistui išduodama V-45 formos pažyma.

Išvykimo stotyse, kuriose nėra vagonų tikrintojų, stabdžių bandymą atlieka kiti šį darbą atlikti mokantys darbuotojai (pareigybių sąrašą nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas). Tokiose stotyse ištisinis stabdžių bandymas atliekamas be V-45 formos pažymos įteikimo traukiančiojo lokomotyvo mašinistui, o duomenys apie vagonų skaičių, savaeigių sąstatų serijas, stabdžių trinkelio spaudimą (įskaitant traukiančiojo lokomotyvo svorį ir jo stabdžius), datą,

ištisinio stabdžių bandymo laiką, stabdžių vamzdyno sandarumą, traukiančiojo lokomotyvo mašinistas pažymi T-44 formos žurnale ir mašinisto kelionlapio pastabų skiltyje bei pasirašo.

15.5.6. Siunčiant neveikiantį bėginį autobusą RA-1, prikabinus prie jo lokomotyvą būtina atlikti:

- a) nustatyti mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę i VII padėtį;
- b) įjungti stovėjimo stabdį;
- c) išjungti VCU įrenginį;
- d) valdymo kabinose uždaryti EOv ir pagalbinio čiaupo Nr.172 atskiriamuosius čiaupus;
- e) nustatyti trijų padėčių čiaupo K-28 rankenėlę į priešingą judėjimo kryptį (čiaupas po kabina A);
- f) atidaryti čiaupą K-11 oro padavimui iš stabdžių į slėginį vamzdyną (čiaupos yra po kabina A, rankenėlė pasukama pagal važiavimo kryptį);
- g) sujungti stabdžių vamzdyno žarnas tarp bėginio autobuso ir lokomotyvo bei atidaryti galinius čiaupus;
- h) suderinus su traukiančiojo lokomotyvo mašinistu nustatyti stabdžių vamzdyne slėgį $(4,9-5,1) \text{ kg/cm}^2$ ir kontroliuoti jį pagal manometrus bėginiame autobuse RA-1;
- i) pagal bėginio autobuso RA-1 mašinisto signalą, traukiančiojo lokomotyvo mašinistui sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne $(0,6-0,7) \text{ kg/cm}^2$. RA-1 mašinistas turi patikrinti stabdžių cilindų kotų išlindimą, stabdžių trinkelį prisipaudimą, slėgį stabdžių cilindruose (matuoti pagal galinėje valdymo kabinoje esantį manometrą, kuris turi būti $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$), po to duoti signalą atleisti stabdžius;
- y) traukiančiojo lokomotyvo mašinistas turi atleisti stabdžius. bėginio autobuso RA-1 mašinistas turi patikrinti stabdžių atsileidimą pagal stabdžių cilindų kotų padėtį ir galinėje kabinoje esančio manometro parodymus.

Traukiniui pajudėjus, lokomotyvo mašinistas nustatyta tvarka turi patikrinti stabdžių veikimą važiuojant.

Traukiant neveikiantį bėginį autobusą RA-1 galima važiuoti ne didesniu kaip 70 km/h greičiu. Reguluojant greitį ar stabdant traukinį stotyse ir kitose vietose, pagal galimybes bei įvertinus važiavimo sąlygas, naudoti pagalbinį lokomotyvo stabdį.

Jeigu traukiant neveikiantį bėginį autobusą atsiras nuotėkis iš oro vamzdyno ar iš kėbulo pakabos įrenginių – čiaupo K-11 neatidaryti ir atlikti papildomus darbus:

- a) išleisti suslėgtą orą iš slėginio vamzdyno;
- b) nuleisti kėbulą ant orinių pakabų atramų, išleidžiant suslėgtą orą per apsauginius vožtuvus.
- c) rankomis atleisti stovėjimo stabdį;

Šiuo atveju, esant tvarkingiems bėginio autobuso automatiniams stabdžiams, galima važiuoti ne didesniu kaip 10 km/h greičiu.

16. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS

16.1. Bendrosios nuostatos

Nustatyti du tikrinimo būdai: ištisinis ir dalinis. Tikrinant stabdžius ištisai, tikrinama stabdžių vamzdyno būklė, sandarumas, visų vagonų stabdžių veikimas.

Tikrinant stabdžius dalinai, stabdžių vamzdyno būklė tikrinama pagal galinio vagono stabdžio veikimą. Ištisinį stabdžių tikrinimą atlieka lokomotyvų brigados, o po savaeigio sąstato planinio remonto ir techninės priežiūros (išskyrus TP-1) – lokomotyvo brigada kartu su stabdžių remonto baro meistru (arba brigadininku). Po traukinio naktinio stovėjimo stabdžius tikrina lokomotyvo brigada. Tikrinant stabdžius, mašinistas privalo pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną iki 3 lentelėje nustatyto pripildymo slėgio ir iš pradžių patikrinti EOS, o po to automatinių stabdžių veikimą.

Bėginiame autobuse RA-1 atliekant dalinį stabdžių veikimo patikrinimą, stabdžių suveikimą tikrinti pagal galinėje kabinoje esantį manometrą, o atliekant ištisinį stabdžių patikrinimą – pagal kiekvieno stabdžių cilindro veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius. Ištisinį stabdžių tikrinimą po planinių remontų ir techninių priežiūrų (išskyrus TP-1) atlieka TP-2 cecho meistras (brigadininkas) ar kitas darbuotojas, o po TP-3 ar ER-1 stabdžių remonto baro meistras (arba brigadininkas) kartu su lokomotyvų priėmėju. Lokomotyvo brigada atlieka ištisinį stabdžių tikrinimą prieš bėginio autobuso išvažiavimą į reisą ar kai be lokomotyvo brigados bėginis autobusas stovėjo naktį.

16.2. Ištisinis stabdžių tikrinimas

16.2.1. Savaeigių sąstatų stabdžiai ištisai tikrinami leidžiant juos į reisą iš depo po remonto ir techninės priežiūros arba likus stotyje ar depe be brigadų.

Ištisinio stabdžių tikrinimo tvarka nustatyta šių Taisyklių 15.3.2 p. Ištisai tikrindama EOS ir automatinį stabdžius lokomotyvo brigada tikrina kiekvieno vagono stabdžio veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius.

16.2.2. Po kiekvieno ištisinio stabdžių tikrinimo traukinyje laikomame T-44 formos žurnale mašinistas įrašo:

- a) savaeigio sąstato numerį;
- b) EOS ir automatinių stabdžių ištisinio tikrinimo datą ir laiką;
- c) slėgio regulatoriaus palaikomo slėgio pagrindiniuose rezervuaruose ribas, taip pat slėgį stabdžių vamzdyne, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje padėtyje;
- d) oro nutekėjimo iš stabdžių vamzdyno dydį;
- e) mašinisto ir padėjėjo pavardes, o leidžiant savaeigį sąstatą iš depo po planinio remonto arba techninės priežiūros (išskyrus TP-1) – meistro (brigadininko) ir mašinisto pavardes.

Bėginiame autobuse RA-1 atliekant ištisinį stabdžių patikrinimą, veikimą tikrinti pagal kiekvieno stabdžių cilindro veikimą stabdant ir atleidžiant stabdžius Taisyklių 15.3.2 p. nustatyta tvarka.

16.3. Dalinis stabdžių tikrinimas

16.3.1. Dalinį automatinių stabdžių tikrinimą, kartu ir stabdžių vamzdyno būklės tikrinimą pagal galinio vagono stabdžio veikimą, ar pagal lemputę SOTH atliekant stabdymą ir atleidimą, o bėginiuose autobusuose RA-1 pagal manometrą galinėje valdymo kabinoje ir visų stabdžių cilindrų valdymo duomenis vaizduoklyje, atlikti:

- a) perėjus į kitą valdymo kabiną;
- b) po bet kokio žarnų atskyrimo arba uždarius traukinio bet kuriuos galinius čiaupus;
- c) traukiniui stovėjus daugiau kaip 20 min. arba slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose nukritus žemiau $5,0 \text{ kg/cm}^2$;
- d) pasikeitus lokomotyvų brigadoms.

16.3.2. Dalinį elektrinių orinių stabdžių (EOS) tikrinimą atlikti:

- a) perėjus į kitą valdymo kabiną;
- b) po bet kokio EOS elektros grandinės atjungimo;
- c) pasikeitus lokomotyvų brigadoms.

16.3.3. Atlikdama dalinį tikrinimą, lokomotyvo brigada privalo iš darbo kabinos pripildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir pirmiausia patikrinti EOS, paskui automatinį stabdį pagal galinio vagono stabdžio veikimą, o bėginiuose autobusuose RA-1 pagal Taisyklių 16.3.1 p.

Tam būtina darbo kabinoje įjungti EOS ir pagal mašinisto padėjėjo arba konduktoriaus signalą (skambutis, garsiakalbis) stabdyti. Mašinistas privalo stabdyti pakopa slėgį priekinio vagono stabdžių cilindre pakeldamas $(1,0-1,5) \text{ kg/cm}^2$. Mašinisto padėjėjas (arba konduktoriaus) privalo patikrinti galinio vagono stabdžio veikimą pagal stabdžių cilindro manometrą nedarbo kabinoje ir pagal stabdžių cilindrų kotų (koto) išlindimą ir stabdžių trinkelį prispaudimą; mašinistas stabdžių veikimą kontroliuoja pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lemputę darbo kabinoje.

Patikrinus galinio vagono stabdžio veikimą stabdant, mašinisto padėjėjas (konduktoriaus) duoda signalą stabdžius atleisti.

Stabdžiams atleisti mašinistas pasuka mašinisto čiaupo rankenėlę iš pradžių į I padėtį, po to čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį, o čiaupų Nr.328, 395 – į II padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) pagal manometrą nedarbo kabinoje turi patikrinti, ar atleistas galinio vagono stabdys. Jeigu stabdys atleistas, mašinistas išjungia EOS ir patikrina, kaip veikia automatiniai stabdžiai sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare $(0,5-0,6) \text{ kg/cm}^2$.

Mašinisto padėjėjas (konduktorius), patikrinęs galinio vagono automatinį stabdžių veikimą stabdant, duoda signalą stabdžius atleisti. Po šio signalo mašinistas pasuka mašinisto čiaupo rankenėlę iš pradžių į I padėtį, o po to čiaupo Nr.334E rankenėlę – į IIA padėtį, o čiaupų Nr.328, 395 – į II (kelioninę). Jeigu atliekant dalinį tikrinimą nesuveikia galinio vagono stabdys, darbuotojas, tikrinantis šio vagono stabdį, privalo neleisti traukiniui išvykti. Viso traukinio stabdžių atleidimą kontroliuoti pagal atleidimo signalizatoriaus lemputę.

Atliekant bėginių autobusų RA-1 dalinį stabdžių veikimo tikrinimą lokomotyvo brigada privalo iš darbo kabinos užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio ir iš pradžių patikrinti EOS, o po to automatinį stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Tam tikslui pasiekti, darbo kabinoje mašinistas turi EOS valdiklį nustatyti į padėtį „EOS veikia“ ir laikyti šioje padėtyje, kol slėgis stabdžių cilindruose bus $(1,3-1,5) \text{ kg/cm}^2$. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Mašinistas turi kontroliuoti stabdžių darbą pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lemputę „nėra atleidimo“ darbo kabinoje. Tam, kad atleisti stabdžius mašinistas turi perjungti EOS valdiklį į atleidimo padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) turi patikrinti stabdžių atsileidimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą.

Patikrinus bėginio autobuso RA-1 EOS veikimą, mašinistas turi patikrinti automatinio stabdžio veikimą. Tam turi nustatyti mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę iš II į III padėtį. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių veikimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Mašinistas turi kontroliuoti stabdžių darbą pagal stabdžių cilindro manometrą ir signalinę lemputę „nėra atleidimo“ darbo kabinoje. Tam, kad atleisti stabdžius, mašinistas turi mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę nustatyti į I padėtį (2-3) s. Mašinisto padėjėjas (konduktorius) privalo patikrinti stabdžių atsileidimą pagal galinėje kabinoje esantį manometrą. Jeigu stabdžių tikrinimo metu mašinisto padėjėjas (konduktorius) aptiks gedimą, privalo imtis priemonių, kad bėginis autobusas nepajudėtų iš vietos ir apie tai nedelsiant pranešti mašinistui.

16.4. Už tinkamą savaeigių sąstatų stabdžių tikrinimą ir įrašų specialiame žurnale tikrumą pagal savo pareigas atsako mašinistas, mašinisto padėjėjas, taip pat meistras (arba brigadininkas), jeigu jie dalyvauja tikrinant stabdžius.

17. SAVAEIGIŲ SĄSTATŲ STABDŽIŲ PRIEŽIŪRA IR JŲ VALDYMAS VAŽIUOJANT

17.1. Bendrosios nuostatos

17.1.1. Savaeigių sąstatų automatinį stabdžių veikimą važiuojant tikrinti:

- a) po ištisinio arba dalinio stabdžių patikrinimo;
- b) po stabdžių įjungimo atskiruose vagonuose (išskyrus RA-1);
- c) išjungus EOS ir pradėjus traukinį valdyti automatiniais stabdžiais (išskyrus RA-1);
- d) važiuojant į aklostotes.

17.1.2. EOS stabdžių veikimą važiuojant tikrinti: po ištisinio ir dalinio stabdžių tikrinimo; pasikeitus lokomotyvo brigadoms ar pakeitus valdymo kabinas.

17.1.3. Važiuojančio savaeigio sąstato automatinį stabdžių veikimą tikrinti mažinant slėgį stabdžių vamzdyne pirmos stabdymo pakopos dydžiu – $(0,3-0,5)$ kg/cm², po to nustatant mašinisto čiaupo rankenėlę į IV (perdanga su maitinimu) padėtį.

Bėginio autobuso RA-1 automatinio stabdžio veikimą tikrinti stabdant pakopa, pastačius mašinisto čiaupo Nr. 013A rankenėlę į III padėtį. Slėgis stabdžių vamzdyne turi sumažėti $(0,6-0,7)$ kg/cm². Atsiradus stabdymo efektui ir sumažėjus greičiui 10 km/h, stabdžius atleisti. Minėtas greitis turi sumažėti atstume, kuris nustatytas vietinėse instrukcijose. Stabdžius atleisti tik tada, kai mašinistas įsitikins, kad jie veikia normaliai.

Jeigu stabdant pirma pakopa per 10 s nebus pasiektas pirminis stabdymo efektas, nedelsiant panaudoti staigųjį stabdymą ir kitas priemones traukiniui sustabdyti, o bėginiame autobuse RA-1 papildomai panaudoti pagalbinį stabdį.

Važiuojant savaeigiam sąstatui iš pradžių patikrinti automatinį, o po to EOS veikimą – stabdymo pakopa iki pirmojo vagono stabdžių cilindruose susidarys $(1,0-1,5)$ kg/cm² slėgis, o bėginiuose autobusuose RA-1 – stabdymo pakopa nustatant EOS valdiklį į padėtį „EOS veikia“.

17.1.4. Mašinistas ir jo padėjėjas privalo stebėti kaip veikia stabdžiai traukinyje visą kelionę.

Jeigu valdant traukinį bus pastebėtas kibirkščiavimas (esant atleistiems stabdžiams), traukinį patikrinimui ir kibirkščiavimo priežasčių pašalinimui sustabdyti paprastuoju stabdymu. Esant būtinybei, savaeigiame sąstate rankomis atleisti stabdžius ir įsitikinti, kad oras pagalbiniame rezervuare sumažėjo iki 0 kg/cm².

Aptikus iščiūžas (išdaužas) įdėmiai apžiūrėti ratų riedėjimo paviršius, esant poreikiui – truputį saugiai patraukti sąstatą.

Apie stabdžių išjungimą mašinistas privalo pažymėti T-44 formos žurnale.

17.1.5. Važiuojant aptikus prikabinamame vagone iščiūžas (išdaužas), kurios gilesnės kaip 1 mm, bet ne gilesnės kaip 2 mm – leidžiama tokį vagoną be atkabinimo transportuoti iki artimiausio vagonų techninės priežiūros punkto iki 100 km/h greičiu, kur aširatis turi būti pakeistas.

Aptikus prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje iščiūžai (išdaužai), kurios gylis nuo 2 iki 6 mm, o motoriniame vagone nuo 1 iki 2 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne

didesniu kaip 15 km/ greičiu. Jeigu prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje bus nustatyta iščiuoža (išdauža), kurios gylis nuo 6 iki 12 mm, o motoriniame vagone nuo 2 iki 4 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/ greičiu. Jeigu prikabinamo vagono aširačio riedėjimo paviršiuje bus nustatyta iščiuoža (išdauža), kurios gylis daugiau kaip 12 mm, o motoriniame vagone nuo daugiau kaip 4 mm – leidžiama vykti iki artimiausios stoties ne didesniu kaip 10 km/ greičiu tik įtvirtinus pažeistą aširatį taip, kad jis nesisuktų ir atjungus šio aširačio traukos elektros variklius ir stabdžių cilindrus.

Iščiuožų (išdaužų) gylį matuoti specialiu šablonu. Jeigu šablono nėra leidžiama kelionės metu iščiuožų (išdaužų) gylį nustatyti pagal jų ilgį remiantis Taisyklių 8 lentelėje nurodytais duomenimis.

17.1.6. Aptikus, jog savaeigiamе sąstate neveikia stabdžiai, nedelsiant stabdyti traukinį staigiuoju stabdymu ir imtis kitų priemonių traukiniui sustabdyti. Jeigu panaudojus visas įmanomas priemonės nepavyksta traukinį sustabdyti – nedelsiant duoti bendrojo pavojaus signalą ir radijo ryšiu apie įvykį informuoti artimiausios stoties budėtoją arba traukinių eismo tvarkdary, tam kad šie galėtų operatyviai organizuoti traukinio priėmimą į laisvą stoties kelią ar traukinio praleidimą per stotį.

Sustojus traukiniui, nustatyti stabdžių gedimo priežastį. Jeigu vietoje nustatyti ir pašalinti stabdžių gedimo priežasties neįmanoma, toliau traukinį valdyti TNN ir TET nustatyta tvarka.

17.1.7. Draudžiama valdant savaeigius sąstatus, o taip pat sustojus stotyse, darbo kabinose uždaryti stabdžių ir maitinimo vamzdynų atskiriamuosius čiaupus, išskyrus atvejus: ne darbo kabinose tikrinant stabdžių vamzdyno sandarumą; remontuojant mašinisto čiaupą (sustojus); atleidžiant automatinius stabdžius trumpojo sąstato traukinyje po staigiojo stabdymo remiantis Taisyklių 17.2.6 p.

17.1.8. Visų rūšių savaeigių (sąstatų) traukinių ir bent kuriame kelio profilyje staigiųjų stabdymą naudoti tik kai būtina traukinį staigiai sustabdyti. Staigiai stabdoma mašinisto čiaupu, o esant būtinybei ir stabdais savaeigių sąstatų angainėse bei keleivių salonuose.

Pastačius mašinisto čiaupo rankenėlę į staigiojo stabdymo padėtį įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir išjungti trauką. Mašinisto čiaupo rankenėlę staigiojo stabdymo padėtyje palikti iki traukinys visiškai sustos.

Laikas, nuo savaeigio sąstato mašinisto čiaupo perstatymo į atleidimo padėtį momento iki traukinio pajudėjimo turi būti: jeigu įrengti mašinisto čiaupai Nr.328, 394, 395 – ne mažiau kaip 1 minutė; jeigu įrengtas mašinisto čiaupas Nr.334E – ne mažiau kaip 1,5 minutės.

Valdant bėginius autobusus RA-1 ir panaudojus staigiųjų stabdymą ar įjungus stabdą, ar trūkus stabdžių vamzdynui, ar suveikus EOv, mašinistas privalo nustatyti mašinisto čiaupą Nr. 013A į VII padėtį, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir traukos valdikliu išjungti trauką. Prieš sustojant

(esant 8-10 km/h greičiui) nutraukti smėlio padavimą po aširačiais. Laikas, nuo bėginio autobuso RA-1 mašinisto čiaupo perstatymo į atleidimo padėtį momento iki traukinio pajudėjimo turi būti ne mažesnis kaip 0,5 min., su sąlyga kad signalinė lemputė „nėra atleidimo“ bus užgesus.

17.1.9. Artėjant prie stoties, draudžiamųjų signalų ir greičio mažinimo signalų, būtina iš anksto įjungti automatinius stabdžius ir tiek sumažinti traukinio greitį, kad nebūtų pravažiuota nustatyta sustojimo vieta stotyje, draudžiamasis signalas arba riboženklis, o pro greičio mažinimo signalą ir įspėjimo vietą pravažiuoti šiai vietai nustatytu greičiu. Likus ne mažiau kaip (400-500) m iki draudžiamojo signalo, greitis neturi viršyti 20 km/h. Pravažiuojant prie draudžiamojo signalo arba riboženklis stabdžius iki galo atleisti tiksliai sustojus traukiniui.

17.1.10. Savaeigiuose sąstatuose, kuriuose įrengti EDS juos važiuojant privaloma naudoti. Stabdymo režimai ir EDS naudojimo vietos nustatomos vietinėse instrukcijose.

17.1.11. Savaeigių sąstatų stabdžių veikimui tikrinti važiuojant galima:

a) stabdyti prieš pirmos stotelės keleivių įlaipinimo platformą (išvykus iš pradinės stoties), kurioje pagal traukinių eismo tvarkaraštį yra numatytas sustojimas;

b) stabdyti nepriartėjus iki pirmos stotelės keleivių įlaipinimo platformos, jeigu taip yra nustatyta vietinėse instrukcijose, arba artėjant prie greitį mažinti reikalaujančio signalo.

Tikrinti stabdžių veikimą savaeigių sąstatų, kurie pagal traukinių eismo tvarkaraštį nestoja prie pirmos keleivių įlaipinimo platformos, remiantis vietinių instrukcijų reikalavimais ir bendra stabdžių tikrinimo tvarka.

Jeigu savaeigis sąstatas stabdomas stabdu ar trūksta stabdžių vamzdynas ar įsijungia EOv, mašinistas privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į staigiojo stabdymo padėtį, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir išjungti trauką bei sustabdyti traukinį.

Sustojus ir išsiaiškinus savaeigio sąstato staigaus stabdymo priežastis, atleisti stabdžius ir užpildyti stabdžių vamzdyną iki nustatyto slėgio. Tik po to leidžiama traukiniui vykti toliau.

17.2. Automatinių stabdžių valdymas

17.2.1. Darbo kabinoje mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlė turi būti IIA padėtyje, o čiaupų Nr. 328, 394, 395, 013A – II padėtyje.

17.2.2. Norint atlikti paprastąjį stabdymą važiuojant, stabdžių čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties pasukti į IV padėtį, o kai yra mašinisto čiaupai Nr. 328, 394, 395 – iš II padėties į V padėtį ir pirmąją stabdymo pakopą sumažinti slėgį išlyginamajame rezervuare nuo nustatyto pripildymo slėgio (0,3-0,5) kg/cm² neatsižvelgiant į traukinio ilgį.

Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare reikiamu dydžiu, mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėles – į IV padėtį. Jei būtina, kitą stabdymo pakopą atlikti po to, kai per mašinisto čiaupą iš stabdžių vamzdyno bus išleistas oras.

Privažiuojant prie draudžiamųjų signalų, sustojimų vietų ir prie stotelių, išleidus orą iš stabdžių vamzdyno per mašinisto čiaupą, jo rankenėlę pasukti į III padėtį.

Jeigu traukinys sustabdytas $0,3 \text{ kg/cm}^2$ pakopa, tai prieš pradedant atleisti stabdžius, slėgį stabdžių vamzdyne sumažinti iki $0,5 \text{ kg/cm}^2$.

Bėginį autobusą RA-1 paprastuoju stabdymu stabdyti nustatant mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę į I padėtį (2-3) s. Prieš bėginio autobuso sustojimo vietą stabdymą reguliuoti pakopomis stabdant ir atleidžiant stabdžius. RA-1 visiškai sustabdomas kai mašinisto čiaupas Nr.013A yra III padėtyje. Atleisti stabdžius tik įjungus jėgos modulio traukos poziciją, pastačius mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę (2-3) s į I, o po to perstačius į II padėtį.

17.2.3. Sustiprintą paprastąjį stabdymą vienu veiksmu atlikti mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare ($1,5-1,7 \text{ kg/cm}^2$). Šį stabdymo būdą naudoti tik tada, kai reikia sustabdyti traukinį arba sumažinti jo greitį trumpesniame kelyje nei stabdant pakopomis.

17.2.4. Staigiai stabdyti mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukant iš IIA padėties į V padėtį, kai yra čiaupai Nr. 328, 394, 395 – iš II padėties į VI padėtį. Mašinisto čiaupo rankenėlė turi likti staigiojo stabdymo padėtyje, kol traukinys sustos.

17.2.5. Kad automatiniai stabdžiai neišsektų ir dėl to nesumažėtų stabdymo efektyvumas, nestabdyti dažnai nepapildžius traukinio stabdžių vamzdyno.

17.2.6. Po paprastųjų stabdymų atleidžiant automatinius stabdžius, mašinisto čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėles iš perdangos padėties pasukti į I padėtį ir laikyti tol, kol išlyginamajame rezervuare bus pasiektas nustatytas pripildymo slėgis, ir po to pasukti į II padėtį.

Atleidžiant iš dvylikos ar daugiau vagonų sudarytų traukinių automatinius stabdžius po staigiojo stabdymo, stabdžių čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėlę išlaikyti I padėtyje tol, kol išlyginamajame rezervuare bus pasiektas ($3,0-3,5 \text{ kg/cm}^2$) slėgis, o traukinių, sudarytų iš (6-10) vagonų – iki ($1,5-2,0 \text{ kg/cm}^2$), po to rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį.

Traukinių, kurių sąstatuose yra mažiau kaip šeši vagonai, po paprastųjų stabdymų stabdžius atleisti, mašinisto čiaupų Nr. 328, 394, 395 rankenėlę (1-2) s pasukant į I padėtį, o po to ją pasukti į kelioninę padėtį, o po staigiojo stabdymo laikinai uždaryti atskiriamąjį stabdžių vamzdyno čiaupą, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį ir padidinus slėgį išlyginamajame rezervuare iki nustatyto pripildymo slėgio, mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į kelioninę padėtį, atidaryti stabdžių vamzdyno atskiriamąjį čiaupą ir pripildyti traukinio stabdžių vamzdyną.

17.2.7. Visiškai atleidžiant savaeigių sąstatų automatinius stabdžius mašinisto čiaupu Nr. 334E, jo rankenėlės laikymo I padėtyje trukmę nustatyti pagal 10 lentelę.

**10 lentelė. Mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlės laikymo I padėtyje trukmė
atleidžiant automatinius stabdžius**

Savaeigio sąstato ilgis	Laikas, sekundės			
	išlyginamajame rezervuare, sumažinus slėgį kg/cm²		po sustiprinto paprastojo stabdymo, kai slėgis išlyginamajame rezervuare sumažėja 1,5-1,7 kg/cm²	po staigiojo stabdymo
	0,5-0,6	0,7-1,0		
iki 12 vagonų imtinai	5	8	15	30
daugiau kaip 12 vagonų	7	10	20	40

17.3. EOS valdymas

17.3.1. Darbo kabinoje mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlė turi būti IIA padėtyje, o jei yra čiaupai Nr. 328, 395 – II padėtyje. EOS elektrinės grandinės tvarkingumą kontroliuojanti lemputė turi degti.

17.3.2. Jeigu stabdant kontrolinė lemputė užges, pereiti prie orinio stabdžių valdymo, o EOS išjungti.

17.3.3. Kai važiuojančio traukinio greitį reikia reguliuoti tarpstočiuose, ar traukinys turi sustoti stotyse ir stotelėse, stabdyti pakopomis ir pakopomis stabdžius atleisti, be to, pirmąją pakopą stabdyti atsižvelgiant į greitį ir ratų sukibimą su bėgiais, didinant slėgį stabdžių cilindruose iki (1,0-1,5) kg/cm^2 , po to jį padidinti (jei būtina) pakopomis iki maksimalaus (3,8-4,0) kg/cm^2 dydžio.

Valdant bėginį autobusą RA-1 tarpstotyje, greitis reguliuojamas stabdant pakopa ir nustatant EOS valdiklį į padėtį „EOS veikia“.

17.3.4. Stabdant pakopomis, mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš IIA padėties trumpam pasukti į IV, o kai yra čiaupai Nr. 328, 395 – iš III padėties į VE padėtį. Kai slėgis stabdžių cilindruose pasiekia reikiamą dydį, čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukti į III padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – į IV padėtį, staciose ilgoje nuokalnėse – čiaupo Nr. 334E – į II padėtį.

Kai traukinio greitis pakankamai sumažės, privažiuojant prie sustojimo vietos greitį toliau reguliuoti pakopomis atleidžiant stabdžius, trumpam pasukant čiaupo Nr. 334E rankenėlę iš II (arba III) padėties į IIA padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – iš III arba IV padėties į II padėtį, po to vėl į perdangos padėtį.

Sustojus traukiniui, iki galo atleisti stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, po to, jeigu yra čiaupas Nr. 334E, – į IIA padėtį, jeigu yra čiaupai Nr. 328 ir 395 – į II padėtį. Stabdžių atleidimą kontroliuoti pagal signalizatoriaus lemputės užgesimą ir priekinio vagono stabdžių cilindro manometrą.

17.3.5. Sustiprintą paprastąjį stabdymą vienu veiksmu atlikti mašinisto čiaupo Nr. 334E rankenėlę pasukant į IV padėtį, o čiaupų Nr. 328 ir 395 – į VE padėtį, kol slėgis stabdžių

cilindruose pasieks $(3,8-4,0) \text{ kg/cm}^2$, po to ją pasukti į perdangos padėtį, o bėginiuose autobusuose RA-1 nustatyti EOS valdiklį į padėtį „EOS pilnai“

17.3.6. Kai EOS valdomi mygtukais, mašinisto čiaupo Nr. 395 rankenėlė turi būti II padėtyje, o čiaupo Nr. 334E – IIA padėtyje. EOS valdyti tokia šių Taisyklių nustatyta tvarka, kaip jie valdomi stabdžių čiaupu Nr. 395 ir 334E nesumažinus slėgio vamzdyne.

17.3.7. Draudžiama bėginiame autobuse RA-1 naudoti EOS prieš sustojant, kai važiuojama į aklakelį ar prieš draudžiamąjį signalą.

Jeigu kelionės metu užsidegs indikacinė lemputė „EOS grandinių gedimas“, likusią kelionės dalį naudoti EOS draudžiama.

17.4. Valdymas pagalbiniais stabdžiais

Bėginiuose autobusuose RA-1 važiuojant mašinistas gali naudoti pagalbinio stabdžio čiaupą Nr.172, jeigu suges automatiniai ir EOS.

Jeigu suges automatiniai stabdžiai ir EOS, mašinistas turi sustabdyti bėginį autobusą nustatant pagalbinio stabdžio čiaupo Nr.172 rankenėlę į padėtį „S“. Toliau stabdžius valdyti pagalbinio stabdžio čiaupu Nr. 172:

- a) važiuojant su vienu vagonu – ne didesniu kaip 50 km/h greičiu;
- b) važiuojant su dviem ir daugiau vagonų – ne didesniu kaip 30 km/h greičiu, su sąlyga, kad galinio bėginio autobuso automatiniai stabdžiai tvarkingi.

18. STABDŽIŲ AUTOMATINIS VALDYMAS

18.1. Stabdžiai automatiškai valdomi:

- a) automatinio valdymo įrenginiais;
- b) nuotolinio stabdžių valdymo įrenginiais;
- c) saugos įrenginių poveikiu.

18.2. Stabdžių automatinių valdymo įrenginių įjungimo, tikrinimo, priežiūros ir jų valdymo traukiniuose tvarka privalo būti reglamentuota kiekvieno konkretaus įrenginio naudojimo instrukcijoje, patvirtintoje viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo.

19. MAŠINISTO VEIKSMAI PRIVERSTINAI STABDANT TRAUKINĮ TARPSTOTYJE

Priverstinai stabdydamas traukinį tarpstotyje mašinistas privalo vadovautis TNN 18.7.1 p. ir kitais traukinių eismo saugą reglamentuojančiais teisės aktais.

Jeigu keleivinio traukinio lokomotyvą valdo vienas mašinistas, traukinio užtvirtinimo ratstabdžiais ir atitvėrimo operacijas tarpstotyje, mašinistui radijo ryšiu nurodžius, atlieka keleivinio traukinio viršininkas (mechanikas-brigadininkas).

19.1. Sustojimas nuokalnėje

19.1.1. Norint sustabdyti traukinį nuokalnėje, išjungti valdiklį (garvežiuose uždaryti reguliatorių) ir pagalbinį lokomotyvo stabdžiu suspaudus sąstatą, įjungti automatinius stabdžius.

Likus (30-50) m iki sustojimo, kad būtų pagerintas lokomotyvo ratų sukibimas su bėgiais, įjungti smėlio padavimą po asiručiais. Traukiniui sustojus, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį (jei būtina ir lokomotyvo stovėjimo stabdį) ir atleisti automatinius stabdžius. Jeigu traukinys pajudės, stabdyti pakopa, mažinant slėgį stabdžių vamzdyne (0,7-0,8) kg/cm², po to leidžiama perjungti ne mažiau kaip 1/3 oro skirstytuvų priekinėje prekinio traukinio dalyje pakrautuoju režimu ir traukiniui stovint laikyti jį (su prispaustais stabdžiais). Jeigu po pirmos stabdymo pakopos traukinys važiuoja, būtina stabdyti antrąją pakopą, slėgį stabdžių vamzdyne mažinti (0,7-0,8) kg/cm² ir sustabdyti traukinį. Traukiniui sustojus, įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį ir sąstato rankinius stabdžius bei pranešti apie tai keleivinių vagonų palydovams, konduktoriui, ūkinio traukinio darbų vadovui.

Traukiniuose, kuriuose tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo po vagonų ratais padėti lokomotyve esančius ratstabdžius, o jeigu to neužtenka, papildomai įjungti šių Taisyklių 2 priede nurodytą vagonų rankinių stabdžių skaičių.

Be to, keleiviniame traukinyje dar reikia pranešti apie padėtį radijo ryšiu traukinio viršininkui.

19.1.2. Sumažėjus slėgiui pagrindiniuose rezervuaruose žemiau nustatytos normos, kai dingus kontaktinio tinklo įtampai, sugedus šilumvežio vidaus degimo varikliui ir dėl kitų priežasčių išsijungia kompresoriai, būtina traukinį sustabdyti automatiniais stabdžiais ir vagonų palydovams, konduktoriui, ūkinio traukinio darbų vykdytojui duoti signalą įjungti rankinius vagonų stabdžius. Traukiniuose, kuriuose tokių darbuotojų nėra, mašinisto padėjėjas privalo padėti po vagonų ratais lokomotyve esančius ratstabdžius, jeigu to neužtenka, papildomai įjungti šių Taisyklių 2 priede nurodytą vagonų stovėjimo stabdžių kiekį. Mašinistas lokomotyvą sustabdo pagalbinį stabdžiu iki maksimalaus slėgio stabdžių cilindruose ir tada įjungia lokomotyvo stovėjimo stabdį.

Kompresoriams pradėjus normaliai veikti, prieš pajudant traukiniui, atleisti automatinius stabdžius ir iki nustatyto slėgio pripildyti stabdžių vamzdinę.

19.1.3. Prieš pajudant traukiniui po stovėjimo, išimti iš po ratų visus ratstabdžius, įjungti automatinius stabdžius, atleisti traukinio rankinius stabdžius, po to iki galo atleisti automatinius traukinio stabdžius ir pakopomis lokomotyvo pagalbinį stabdį. Jeigu po to traukinys pats nepajudės, tolygiai įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) ir kai tik priekinė dalis pajudės, išjungti valdiklį (uždaryti reguliatorių) ir stabdyti pakopa lokomotyvo pagalbiniu stabdžiu.

Kai visas traukinys pajudės, atleisti pagalbinį stabdį.

19.2. Sustojimas įkalnėje

19.2.1. Norint sustabdyti traukinį įkalnėje, valdiklio rankenėlę pasukti į žemiausią traukos poziciją (garvežyje pakeisti reguliatoriaus atidarymo dydį), sumažėjus greičiui išjungti valdiklį (uždaryti reguliatorių) ir įjungti pagalbinį lokomotyvo stabdį, o suspaudus sąstatą – ir automatinius stabdžius bei prieš sustojant įjungti smėlio padavimą po aširačiais.

Toliau veikti kaip nurodyta šių Taisyklių 19.1.1 ir 19.1.2 p.

19.2.2. Prieš pradėdant važiuoti, būtina vadovautis šių Taisyklių 19.1.3 p. nurodymais. Jeigu įjungus traukos režimą nepavyks išjudinti traukinio, stabdyti pirmąją pakopą, o po to stabdžius atleisti pasukus mašinisto čiaupo rankenėlę į kelioninę padėtį. Lokomotyvui nuriedėjus (5-10) m atgal ir suspaudus traukinį, atsižvelgus į vietos sąlygas bei traukinio ilgį, pradėti važiuoti.

19.2.3. Nustumiant įkalnėje sustojusį traukinį į lėkštesnio profilio vietą vadovautis TNN 18.7.4 ir 18.7.5 p. atleisti pagalbinį stabdį ir, jeigu traukinys pats nepajudės, įjungti valdiklį (garvežyje atidaryti reguliatorių) ir laikyti traukinį ištemptą, jei reikia, naudoti lokomotyvo pagalbinį stabdį. Norint sustabdyti traukinį nustatytoje vietoje, įjungti automatinius stabdžius pirmąją stabdymo pakopą.

Sustojus stabdžius atleisti, palaukti, kol jie atsileis iki galo ir pradėti važiuoti.

19.3. Mašinisto veiksmai sustabdžius traukinį staigiuoju stabdymu ilgose ir stačiose nuokalnėse bei įkalnėse

Jeigu prekinis traukinys, kurio sąstate visų vagonų oro skirstytuvai įjungti įkalnės režimu, sustabdomas staigiuoju stabdymu, mašinistas traukiniui sustojus privalo mašinisto čiaupo rankenėlę nustatyti į II padėtį iki išlyginamajame rezervuare slėgis pakils (0,7-0,8) kg/cm² dydžiu, mažesniu kaip nustatytas stabdžių vamzdinio pripildymo slėgis, o po to nustatyti čiaupo rankenėlę į IV padėtį. Išlaukus Taisyklių 12.3.13 p. nustatytą laiką, atleisti stabdžius mašinisto čiaupo rankenėlę nustačius į I padėtį iki slėgis išlyginamajame rezervuare (0,5-0,7) kg/cm² viršys pripildymo slėgį. Kai tik nuokalnėje priekinė traukinio dalis pradės judėti – stabdyti pakopa

pagalbiniu lokomotyvo stabdžiu iki stabdžių cilindruose susidarys (1,5-2,0) kg/cm² slėgis, kai pradės judėti visas traukinys – stabdžius pakopomis atleisti. Sustabdytam įkalnėje traukiniui išjudinti iš vietos vadovautis Taisyklių 19.2.2 ir 19.2.3 p.

20. MAŠINISTO VEIKSMAI VEŽANT TRŪKUSĮ TRAUKINĮ Į STOTĮ

20.1. Trūkusi kroviniui traukiniui tarpstotyje ir vežant jį į stotį, vadovautis TNN 18.7.6 p. bei „Geležinkelių eismo taisyklėmis“ AVD/003.

Vežant trūkusi traukinį iš tarpstočio, pakeisti sugadintas jungiamąsias stabdžių žarnas atsarginėmis arba nuimtomis nuo lokomotyvo ir galinio vagono.

20.2. Vežant trūkusi traukinį, paskutiniųjų vagonų stabdžių vamzdynas gali būti be oro tik tuo atveju, kai negalima padaryti, kad stabdžių vamzdynas būtų vientisas ir dėl šios priežasties reikia uždaryti galinius čiaupus. Be to, įkalnėje esančio traukinio mašinistas turi pareikalauti, kad traukinio gale būtų prikabinas stumtuvas, važiuoti iki artimiausios stoties, kurioje gedimas turi būti pašalintas arba sugedęs vagonas atkabintas. Tokių traukinių vežimo iš tarpstočių tvarką, greitį, atsižvelgiant į reikiamą stabdžių trinkelį spaudimą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

Išvykstant traukiniui iš tarpstočio atlikti dalinį stabdžių patikrinimą.

21. STABDŽIŲ PRIEŽIŪROS IR VALDYMO YPATUMAI ŽIEMĄ

Kad žiemą normaliai ir pastoviai veiktų lokomotyvų, savaeigių sąstatų ir vagonų automatinė stabdžių įranga, būtina ją iš anksto paruošti ir užtikrinti tinkamą jos priežiūrą eksploatuojant.

21.1. Priemonės, užtikrinančios lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą žiemą

21.1.1. Kad žiemą stabdžių įranga gerai veiktų, lokomotyvo brigada privalo:

- a) nepaleisti stovinčių lokomotyvų kompresorių nepašildžius tepalo karteriuose, kai oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 30°C;
- b) paleidžiant garvežio oro siurbį, garo čiaupą atidaryti laipsniškai, siurbį paleisti lėta eiga, kai garo ir oro cilindro išleidimo vožtuvai atidaryti. Tiksliai iš cilindro išleidus kondensatą ir pakankamai pašildžius siurbį, uždaryti išleidžiamuosius čiaupus, o po to tolygiai atidaryti garo čiaupą;
- c) kai traukinys ilgai stovi, kompresoriaus (garvežyje garinio oro siurblio) neišjungti;
- d) lokomotyvui arba savaeigiam sąstatui parvykus iš kelionės į depą, iš pagrindinių rezervuarų ir rinktuvų išleisti kondensatą ir mašinisto čiaupo rankenėlę pasukti į I padėtį, nuosekliai iš dviejų pusių atidarant galinius čiaupus prapūsti stabdžių vamzdyną, atidaryti pagrindinių rezervuarų ir rinktuvų išleidimo čiaupus, išjungti kompresorius (garinį oro siurbį);
- e) eksploatuodama lokomotyvą, savaeigį sąstatą turi neleisti stabdžio detalėms apledėti. Ant lokomotyvo, savaeigio sąstato stabdžio detalių bei svirtinės pavaros susidariusį ledą lokomotyvo brigada turi pašalinti kai tik galima (stovint stotyje, gražos punkte ir t.t.).

21.1.2. Atliekant lokomotyvams einamąjį remontą ir techninę priežiūrą atšildyti pagrindinius rezervuarus bei visiškai pašalinti drėgmę iš jų. Baigus pagrindinių rezervuarų atšildymo procesą suslėgtu oru prapūsti oro vamzdynus ir išleisti kondensatą iš drėgmės rinktuvų.

Šių operacijų atlikimo periodiškumą ir tvarką kiekvienai traukos riedmens rūšiai, atsižvelgdamas į eksploatavimo patirtį, tinkamui stabdžių įrangos veikimo užtikrinimui, nustato ir tvirtina depo viršininkas (traukos riedmens naudotojas).

21.1.3. Lokomotyvo brigada prieš išvažiuodama iš depo privalo patikrinti pagrindinių rezervuarų prapūtimo čiaupų elektrinių šildymo įrenginių veikimą. Žiemos periodu draudžiama skirti lokomotyvą traukiniui vežti, jeigu jo pagrindinių rezervuarų prapūtimo čiaupų elektriniai šildymo įrenginiai sugedę.

21.1.4. Kai aplinkos oro temperatūra neigiama, priimant kelionėn lokomotyvą ir esant uždarytiems blokuojamiesiems įrenginiams, mašinisto padėjėjas (parangos brigada) tarp

lokomotyvo sekcijų privalo uždaryti galinius čiaupus, atjungti stabdžių vamzdyno jungiamąsias žarnas ir patikrinti, ar nėra ledo jungiamųjų žarnų galvutėse. Jeigu patikrinimo metu žarnų galvutėse bus aptikta ledo, pašalinti jį ir apie tai pažymėti T-44 formos žurnale.

21.2. Priemonės, užtikrinančios vagonų stabdžių įrangos tvarkingą veikimą

21.2.1. Oro skirstytuvų kaitos fondas, skirtas sugedusiems pakeisti, sandėliuojamas uždengtuose stelažuose atmosferinio oro temperatūroje.

21.2.2. Žiemos metu parengiant sąstato stabdžius, atkreipti dėmesį į stabdžių įtaisų flanšinių sujungimų ir stabdžių cilindro manžetų sandarumą.

21.2.3. Keleivinių traukinių formavimo stotyse ir gražos punktuose, kai aplinkos oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 25°C, vagonus, turinčius Vakarų Europos stabdžių įrangą ir KE tipo stabdžius, jungti priekinėje sąstato dalyje. Kai aplinkos oro temperatūra yra žemesnė kaip minus 25°C, draudžiama minėtąją stabdžių įrangą turintį vagoną (vagonus) kabinti sąstato gale arba antru nuo galo.

21.2.4. Vagonų tikrintojai ir riedmenų šaltkalviai remontininkai privalo:

a) prieš sujungiant stabdžių vamzdyno žarnas, prapūsti jį suslėgtu oru, nuo sujungiamų žarnų galvučių nuvalyti purvą, ledą ir sniegą, taip pat patikrinti sandarinimo žiedų būklę, esant būtinybei nuo žarnų galvučių Nr.369A nuvalyti elektrinių kontaktų paviršius švitrinu popieriumi. Netinkamus žiedus pakeisti; draudžiama žiedus tepti;

b) prapučiant stabdžių vamzdyną, sujungiant žarnas ir pripildant stabdžius patikrinti, ar laisvai eina oras;

c) užšalusį stabdžių cilindro atidaryti, išimti stūmoklį, nuvalyti cilindro darbo paviršių, patrinti jį sausa technine servetėle ir patepti. Netinkamą manžetą pakeisti. Cilindrą surinkus, išbandyti jo sandarumą;

d) prieš bandant sąstato automatinius stabdžius naudojant stacionarų įrenginį, kai oro temperatūra minus 30° C ar žemesnė, leidžiama pilnai pripildžius stabdžių vamzdyną ne mažiau kaip du kartus atlikti sustiprintą paprastąjį stabdymą ir atleisti stabdžius;

e) bandant automatinius stabdžius ir pastebėjus, kad kurie nors oro skirstytuvai nejautrūs stabdant ir atleidžiant stabdžius, taip pat per lėtai atleidžia stabdžius, paveržti flanšus, apžiūrėti ir nuvalyti dulkių gaudytuvo tinklėlį bei filtrą, po to dar kartą patikrinti stabdžių veikimą; jeigu tikrinimo rezultatai nepatenkinami, oro skirstytuvą pakeisti;

f) jei sunkiai juda svirtinės pavaros detalės, jų šarnyrinius sujungimus patepti žibalu praskiestu ašių tepalu, susidariusį ledą pašalinti. Keleiviniams vagonams esant formavimo stotyse ar traukinio gražos punkte, o taip pat traukiniui stovint ilgiau kaip 10 min. traukinio palydovai privalo pašalinti ledą nuo vagono svirtinės stabdžių pavaros ir jos apsauginių įrenginių.

Draudžiama išleisti traukinį kai sąstata yra vagonas, kurio stabdžių trinkelės neatsitraukia nuo ratų riedėjimo paviršių dėl prišalusios svirtinės pavaros ir jos apsauginių įrenginių;

g) važiuojant traukiniui iki stoties, būtina stebėti viso traukinio stabdžių būklę. Pastebėjus, kad kurių nors vagonų ratai čiuožia, yra su išdaužomis arba turi kitų gedimų, gresiančių saugiam eismui, imtis priemonių traukiniui sustabdyti.

21.3. Stabdžių įrangos prišalusių vietų atšildymo tvarka

21.3.1. Atvira ugnimi (fakelu) leidžiama atšildyti kietu kuru kūrenamų garvežių, elektrovežių ir elektrinių traukinių pagrindinius rezervuarus, slėgio, maitinimo, pralaidos vamzdžius ir stabdžių vamzdynų oro vamzdžius. Turi būti laikomasi priešgaisrinės saugos taisyklių, kad lokomotyvų ir elektrinių traukinių konstrukcijų elementai neužsiliepsnotų.

21.3.2. Šilumvežiuose, savaeigiuose sąstatuose ir garvežiuose, dirbančiuose skystu kuru, fakelu leidžiama atšildyti tik tas prišalusias stabdžių sistemos vietas, kurios yra ne arčiau kaip 2 m nuo degalų bako, degalų ir tepalų padavimo prietaisų, tepalų ir degalų vamzdžių.

21.3.3. Draudžiama atvira ugnimi atšildyti lokomotyvų, savaeigių sąstatų stabdžių įrangą, kai jų stovėjimo vietose ant kelių papilta lengvai užsiliepsnojančių ir degiųjų skysčių, lokomotyvų pripildymo skystais degalais punktuose, arti pripylimo ir išpylimo įtaisų, naftos produktų rezervuarų, lengvai užsidegančių medžiagų sandėlių ir kitose gaisringose vietose, taip pat kai ant gretimų kelių stovi vagonai su sprogstamais, degiais krovniais ar naftos produktais.

21.3.4. Užšalusį oro vamzdį pirmiausia lengvai apstuksenti plaktuku – duslus garsas rodo, jog yra susidaręs ledo kamštis. Šią oro vamzdžio vietą reikia atšildyti, po to per galinius čiaupus prapūsti stabdžių vamzdyną, kol ledo kamštis bus visiškai pašalintas.

21.3.5. Pagrindinius rezervuarus, slėgio, maitinimo ir pralaidos vamzdžius ugnimi atšildyti galima tik išleidus iš jų suslėgtą orą ir uždarius išleidžiamuosius čiaupus. Atidaryti čiaupus leidžiama, tik užgesinus ugnį.

21.3.6. Kai užšąla garvežių garinio oro siurblio regulatoriaus eigos vamzdelis, slėgis padidėja daugiau nei nustatyta. Šiuo atveju būtina išjungti siurblį, sumažinti slėgį iki normalaus, po to atšildyti užšalusią vietą.

21.3.7. Užšalusias oro vamzdžių jungiamąsias žarnas nuimti, atšildyti ir sumontuoti iš naujo arba pakeisti atsarginėmis.

21.3.8. Prišalusį oro skirstytuvą išjungti ir orą per išleidžiamąjį vožtuvą išleisti iš darbo tūrių, kol stabdžių cilindro kotas visiškai įsitrauks. Atvykus į depą, oro skirstytuvą pakeisti.

21.3.9. Draudžiama atvira ugnimi atšildyti užšalusių stabdžių įtaisus ir jų mazgus.

21.3.10. Užšalus vienam iš lokomotyvo stabdžių cilindrų, oro skirstytuvo neišjungti ir naudotis kitais stabdžių cilindrais. Atvykus į depą, stabdžių cilindro gedimą pašalinti.

Savaeigių sąstatų vagonuose tokiais atvejais oro skirstytuvą išjungti, o atvykus į depą, atidaryti stabdžių cilindą, išimti stūmoklį, nuo cilindro ir stūmoklio nuvalyti ledą, patepti jų darbo paviršius. Surinkti stabdžių cilindą ir patikrinti jo sandarumą.

21.3.11. Visais atvejais, pastebėjus lokomotyvo, savaeigio sąstato vagono stabdžio gedimą ir negalint jo pašalinti, mašinistas pats turi išjungti stabdį, per išleidžiamuosius vožtuvus visiškai išleisti orą ir patikrinti, ar stabdžių trinkelės atsitraukia nuo ratų.

Stabdžių įrangos gedimas turi būti pašalintas artimiausiose stotyse, kuriose yra depas arba techninės priežiūros punktas.

21.4. Stabdžių valdymo ypatumai žiemą

21.4.1. Žiemos laikotarpiu, į kurį pereinama geležinkelio įmonės (vežėjo) valdytojo įsakyme nurodytą dieną, tikrinant automatinius stabdžius, stabdyti mažinant slėgį pakrautų prekių traukinių išlyginamajame rezervuare (0,7-0,9) kg/cm², tuščių – (0,6-0,7) kg/cm². Tikrinant važiuojančių keleivinių traukinių, savaeigių sąstatų automatinį stabdžių veikimą, slėgį išlyginamajame rezervuare mažinti (0,5-0,6) kg/cm², o tikrinant EOS veikimą, slėgis lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių cilindruose turi būti (1,5-2,0) kg/cm². Keleivinių traukinių, savaeigių sąstatų, kurių stabdžių trinkelės kompozicinės arba stabdžiai diskiniai, automatinis stabdžius tikrinti slėgį išlyginamajame rezervuare mažinant (0,6-0,7) kg/cm², o EOS – kai slėgis lokomotyvo arba savaeigio sąstato priekinio vagono stabdžių cilindruose yra (2,0-2,5) kg/cm².

Eksploatuojant bėginius autobusus RA-1 žiemos metu automatinį stabdžių veikimą kelyje tikrinti nustatant mašinisto čiaupo Nr.013A rankenėlę į IV padėtį.

Sningant arba kai supustytos sniego pusnys, prieš pradedant tikrinti traukinių automatinis stabdžius, atlikti stabdymą, kad nuo trinkelės arba įdėklų paviršiaus būtų pašalintas sniegas ir ledas. Jeigu to padaryti iki tikrinimo pradžios negalima, tai nuotolio pradžią arba laiką, per kurį traukinio greitis sumažės 10 km/h, pradėti skaičiuoti nuo greičio mažėjimo pradžios, bet ne vėliau, kai traukinys nuvažiuos (200-250) m nuo stabdymo pradžios.

Laikas nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo į stabdžių atleidimo padėtį iki prekinio traukinio pajudėjimo po sustojimo turi būti padidintas 1,5 karto, nei nurodyta šių Taisyklių 12.3.13 p.

21.4.2. Kai oro temperatūra žemesnė nei minus 40° C, taip pat kai sninga arba supustytos pusnys esant ir aukštesnei temperatūrai, pirmąją pakopą stabdyti tuščius prekius traukinius mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare (0,6-0,7) kg/cm², o kitais atvejais – pagal šių Taisyklių 21.4.1 p. Prekinio traukinio stabdymą stiprinti (0,4-1,0) kg/cm² pakopa.

21.4.3. Sningant arba susidarius pusnims, stačiose ilgose nuokalnėse pirmąją pakopą nuokalnės pradžioje prekinis traukinys stabdyti slėgį stabdžių vamzdyne mažinant $(0,8-1,1) \text{ kg/cm}^2$, o jei reikia, slėgį sumažinti iki sustiprinto paprastojo stabdymo dydžio.

21.4.4. Žiemos metu geležinkelio linijose su ilgomis nuokalnėmis, kurios dažnai užpustomos, leidžiama remiantis stabdžių eksploatavimo patirtimi įjungti prekinį vagoną su kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis oro skirstytuvus pakrautuoju režimu, jeigu ašinė apkrova ne mažesnė kaip 20 t. Tokią stabdžių įjungimo tvarką konkrečiai geležinkelio linijai atskiru nurodymu nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas; turi būti numatyta oro skirstytuvų stabdymo režimų įjungimo tvarka remiantis Taisyklių 9.1.12 ir 9.1.13 p., traukiniui pravažius ilgą nuokalnę, iki vagonų perdavimo kitai geležinkelių administracijai.

21.4.5. Dažniau tikrinti automatinių stabdžių veikimą važiuojant. Tokiu būdu tikrinti ir keleivinių bei savaeigių sąstatų EOS. Laikas, kuriam praėjus būtina tikrinti stabdžius, nurodomas vietinėse instrukcijose.

Kai šviežiai prisnigto sniego sluoksnio storis yra didesnis už bėgių galvučių aukštį, kai siaučia pūga arba tiesiog sninga ar yra pusnių, prieš stabdymą, prieš įvažiuojant į stotį arba iki važiavimo nuokalne, stabdant patikrinti automatinius stabdžius, jeigu traukinys nestabdytas važiuoja daugiau kaip 20 min, o bėginiuose autobusuose RA-1 – 5 min.

21.4.6. Stabdant didesne kaip $1,0 \text{ kg/cm}^2$ pakopa, kai yra šerkšnas, plikledis, kai ratų kibumo su bėgiais jėga sumažėja, būtina iš anksto, neprivažius (50-100) m iki stabdymo pradžios, įjungti smėlio padavimą po aširačiais ir iki stabdymo pabaigos arba traukinio sustojimo ant bėgių berti smėlį.

21.4.7. Privažiuojant prie stočių ir draudžiamųjų signalų staigiai stabdyti, jeigu po pirmos stabdymo pakopos traukinys stabdomas nepakankamai.

22. KONTROLINIS STABDŽIŲ PATIKRINIMAS

22.1. Bendrosios nuostatos

22.1.1. Traukinio stabdžių kontrolinis patikrinimas pagal mašinisto arba vagonų ūkio darbuotojo paraišką atliekamas stotyse, turinčiose TVPP, arba tarpinėse stotyse tais atvejais, kai važiuojant stabdžiai veikia nepatenkinamai.

22.1.2. Traukinio stabdžių kontrolinį patikrinimą pas traukinių eismo tvarkdarį užsako:

- a) tiesiogiai mašinistas arba per artimiausios geležinkelio stoties budėtoją;
- b) vagonų ūkio darbuotojai per stoties budėtoją;
- c) keleivinio traukinio brigados darbuotojai per mašinistą arba stoties budėtoją.

22.1.3. Traukinių eismo tvarkdarys registruotu įsakymu, perduodamu radijo ryšiu tiesiogiai mašinistui (prieš tai kartu su mašinistu įvertinę kelio profilį, riziką eismo saugai ir kitus veiksnius), nustato stotį kurioje bus atliekamas traukinio stabdžių kontrolinis patikrinimas ir traukinio važiavimo tvarka iki šios stoties.

Jeigu iki stoties (punkto), kuriame bus atliekamas kontrolinis stabdžių patikrinimas traukiniui su nepatenkinamai veikiančiais stabdžiais reiks pravažiuoti daugiau kaip vieną tarpstotį, tai traukinių eismo tvarkdarys visų šio traukinio važiavimo maršrute esančių stočių budėtojams turi perduoti registruotą įsakymą dėl ypatingo šio traukinio važiavimo sąlygų.

Traukinių eismo tvarkdarys, traukinio stabdžių kontroliniam patikrinimui atlikti, į tikrinimo vietą iškviečia susijusius lokomotyvų, vagonų, keleivių ūkių, eismo saugos specialistus ir kitus darbuotojus. Tokių darbuotojų sąrašai nustatomi vietinėse instrukcijose.

22.1.4. Atliekant kontrolinį traukinio stabdžių patikrinimą stotyse tikrinama techninė traukinio stabdžių įrangos būklė, o važiuojant – stabdžių veikimas, stabdžių trinkelėlių spaudimo pakankamumas, ar tinkamai mašinistas valdo stabdžius pagal registruojančių įrenginių duomenis.

22.1.5. Remiantis kontrolinio patikrinimo rezultatais, surašomas aktas pagal šių Taisyklių 4 priedą.

22.2. Kontrolinis stabdžių patikrinimas stotyje

22.2.1. Atliekant kontrolinį traukinio stabdžių patikrinimą stotyje, patikrinti:

- a) pripildymo slėgį;
- b) lokomotyvo ir traukinio stabdžių vamzdyno sandarumą (prekinio ir prekinio keleivinio traukinio pagal šių Taisyklių 11.2.4 p.);
- c) ar tinkamai pagal vagonų įkrovą įjungti prekinio vagonų stabdymo režimai (kalnų, lygumos), atitinkantys kelio profilio sąlygas. Patikrinti, ar tinkamai įjungti keleivinio traukinio

trumpojo ir ilgojo traukinių režimai, atsižvelgiant į vagonų skaičių sąstate, taip pat vežant keleivinius vagonus prekiniais traukiniais;

d) ar tvarkingi vagonų krovinių režimų automatiniai reguliatoriai, svirtinių pavarų automatiniai reguliatoriai, ar tinkamai sumontuotos kompozicinės ir ketinės stabdžių trinkelės pagal horizontaliųjų svirčių velenėlių padėtį įveržimo skylėse, stabdžių cilindų kotų išlindimą po sustiprinto paprastojo stabdymo ir stabdžių pavaros reguliavimą, stovėjimo stabdžius, horizontaliųjų svirčių pečių atitiktį keleivinio vagono tarai įvykus aširačio užstrigimui;

e) lokomotyvo stabdžių įrenginius.

22.2.2. Atlikti ištisinį traukinio stabdžių patikrinimą stabdant ir išlyginamajame rezervuare slėgį sumažinti tokiu dydžiu, kuriuo buvo stabdoma nustatant nepatenkinamą stabdžių veikimą. Be to atliekant šį patikrinimą fiksuoti nesuveikusių ar savaime atsileidusių stabdžių skaičių ir laiką per kurį jie atsileido. Keleivinių ir prekinųjų tipų oro skirstytuvai lygumos režime turi savaime neatleisti stabdžius ne trumpiau kaip 5 min, o prekinųjų įjungtų kalnų režimu – ne trumpiau kaip 10 min. Jeigu tikrinimo metu bus nustatyti savaiminiai stabdžių atsileidimo atvejai praėjus pirmiau minėtajam laikui, atlikti antrą stabdymą (būtinai patraukti greičio matavimo juostą).

22.2.3. Prekiniuose traukiniuose pakopa stabdyti oro skirstytuvus įjungus lygumos režimu ir išlaikius užstabdytus 2 min, dar sumažinti slėgį stabdžių vamzdyne $0,3 \text{ kg/cm}^2$. Po 2 minučių patikrinti ar sąstate neatsileido stabdžiai dėl atskirų oro skirstytuvų oro praleidimo.

22.2.4. Ant vagono su užstrigusiu aširačiu stabdžio cilindro sumontuoti manometrą ir prekinio traukinio stabdžių vamzdinę pripildyti iki maksimalaus slėgio, kuris užfiksuotas greičio matavimo juostoje iki stabdymo, plius $0,3 \text{ kg/cm}^2$. Po to atlikti paprastąjį stabdymą mažinant slėgį stabdžių vamzdyne iki $3,5 \text{ kg/cm}^2$ ir manometru patikrinti slėgį šio vagono stabdžių cilindre, koto išlindimą ir trinkelės prigludimą prie ratų.

Slėgis prekinųjų vagonų stabdžių cilindruose be automatinio režimo turi būti: stabdant pakrautuoju režimu ne didesnis kaip $4,5 \text{ kg/cm}^2$, vidutiniu – $3,5 \text{ kg/cm}^2$, tuščiuoju – ne didesnis kaip $1,8 \text{ kg/cm}^2$. Slėgį stabdžių cilindruose tikrinti manometru ir tais atvejais, kai manoma, kad sugedęs vagono automatinis režimas ir sumažėjęs traukinio automatinio stabdžių efektyvumas, jeigu nėra kitų aiškių stabdymo efektyvumo sumažėjimo priežasčių (pvz.: ketinės trinkelės sumontuotos vietoj kompozicinių arba įveržimas neatitinka trinkelės tipo).

22.2.5. Patikrinti lokomotyvo maitinimo sistemos ir stabdžių vamzdyno sandarumą, mašinisto čiaupo veikimą, perėjimo tempą nuo padidinto prie nustatyto pripildymo slėgio, nustatyto pripildymo slėgio palaikymo stabilumą esant mašinisto čiaupui kelioninėje padėtyje ir perdangos padėtyje po stabdymo, slėgio ribas pagrindiniuose oro rezervuaruose, lokomotyvo automatinio stabdžių veikimą. Pastačius mašinisto čiaupo rankenėlę iš kelioninės padėties į IV, slėgis stabdžių vamzdyne neturi kilti. Sumažinus slėgį išlyginamajame rezervuare $1,5 \text{ kg/cm}^2$ V

mašinisto čiaupo padėtimi, o po to pastačius į perdangos padėtį – leidžiamas slėgio kilimas stabdžių vamzdyne ne daugiau kaip $0,3 \text{ kg/cm}^2$ per 40 s (stabdžiai traukinyje neturi atsileisti).

22.2.6. Patikrinti oro pralaidumą per blokavimo įtaisus Nr. 367. Pralaidumas laikomas normaliu, jeigu mašinisto čiaupo rankenėlę pasukus į I padėtį ir atidarius stabdžių vamzdyno galinį čiaupą iš tikrinamojo blokavimo įtaiso pusės, kai pradinis pripildymo slėgis yra ne mažesnis kaip 8 kg/cm^2 , slėgis nuo $6,0 \text{ kg/cm}^2$ iki $5,0 \text{ kg/cm}^2$ 1000 l talpos pagrindiniuose rezervuaruose sumažėja ne ilgiau kaip per 9-12 s. Jei pagrindinių rezervuarų talpa yra didesnė, laikas proporcingai turi būti padidintas.

22.2.7. Pagal greičio matavimo juostos duomenis, užfiksuotus tarpstotyje, kur pastebėta, kad stabdžiai blogai veikia, stabdyti ir stabdžius atleisti. Po tokio patikrinimo stabdyti pirmąją stabdymo pakopą, mažinant slėgį išlyginamajame rezervuare ($0,5\text{-}0,6 \text{ kg/cm}^2$), o po to atleisti automatinis stabdžius, keleivinio traukinio mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant į I padėtį, kol išlyginamasis rezervuaras prisipildys iki nustatyto slėgio, prekinio traukinio – kol slėgis pakils ($0,3\text{-}0,5 \text{ kg/cm}^2$) daugiau nei yra pripildymo slėgis prieš stabdymą, po to pasukti rankenėlę į kelioninę padėtį. Kontroliuojamų vagonų su užsikirtusiais aširačiais stabdžių atleidimo laikas lygumos režimu turi būti ne didesnis kaip 50 s – prekinio traukinių su ne daugiau kaip 300 ašių; 60 s – ne daugiau kaip 400 ašių; 80 s – daugiau kaip 400 ašių; 25 s – keleivinių traukinių su ne daugiau kaip 80 ašių, 40 s – kai ašių daugiau kaip 80. Vagonams, turintiems oro skirstytuvus Nr. 483, įjungtus kalnų režimu, nurodytą laiką padidinti 1,5 karto.

Ilgesnis stabdžių atleidimo laikas laikomas galima aširačių užsikirtimo priežastimi, jeigu vagonas galėjo pradėti važiuoti ne iki galo atleidus stabdį.

Jeigu patikrinus oro skirstytuvą traukinyje gedimas neišaiškintas, oro skirstytuvą nuimti ir jo gedimą nustatyti SPP stende. Nuėmus patikrinti, ar švarus oro skirstytuvo tinklelis ir oro vamzdyno atšakos filtras.

22.2.8. Patikrinti keleivinių traukinių EOS, tarpvagoninių elektros jungčių tvarkingumą, lokomotyvo, taip pat galinio elektros grandinės kintamosios ir nuolatinės srovės įtampą, kai mašinisto čiaupo rankenėlė yra kelioninėje, perdangos ir stabdymo padėtyse.

22.2.9. Keleiviniame traukinyje, kurio vagonuose sumontuoti KE, DAKO ar Erlikon tipo oro skirstytuvai arba diskiniai stabdžiai, papildomai patikrinti priečiūžio ir greitinio reguliatorių tvarkingumą bei veikimą.

22.3. Kontrolinis stabdžių patikrinimas važiuojant

22.3.1. Automatinių ir EOS kontrolinis patikrinimas traukiniui važiuojant atliekamas stabdant nustatyta stabdymo pakopa, matuojant atstumą, kurį nuvažiuoja traukinys stabdymo režimu, kol sumažina greitį nuo 60 km/h iki 50 km/h lygumoje arba nedidelio statumo nuokalnėje (iki 0,004).

22.3.2. Tikrinant faktinį traukinio stabdžių spaudimą 100 t sąstato svorio, traukinio greitį padidinti iki (60-80) km/h, staigiai stabdyti ir pagal kelio atstumą, nuvažiuotą nuo mašinisto čiaupo rankenėlės pasukimo iki traukinio sustojimo pagal Taisyklių 5 priedą, nustatyti faktinį stabdžių trinkelų spaudimą 100 t sąstato svorio.

Prieš tikrinant faktinį spaudimą pagal stabdymo kelio ilgį staigiai stabdant, pagal Taisyklių 5 priedą, iš anksto apskaičiuoti stabdžių trinkelų spaudimą atsižvelgiant į faktinę stabdžių įrangos būklę. Prekiniai vagonai, kurių stabdžių cilindro kotas išlenda daugiau kaip 230 mm, nepriskaičiuojami, o kurių kotas išlenda daugiau kaip 180 mm iki 230 mm, skaičiuojamas 70% normatyvinio dydžio spaudimas. Prekiniuose vagonuose vietoj kompozicinių trinkelų sumontuotų ketinių trinkelų spaudimas taip pat imamas 70% normatyvinio dydžio. Jeigu yra automatinis režimas, apskaičiuotasis spaudimas imamas atsižvelgiant į režimo šakutės padėtį jo korpuso atžvilgiu.

22.3.3. Keleivinių traukinių stabdymo tolygumą tikrinti, kai greičiai ir slėgio mažinimo stabdžių vamzdyne dydžiai tokie, kuriems esant traukinį stabdant buvo jaučiamos didelės reakcijos.

23. BANDOMASIS TRAUKINIŲ STABDŽIŲ TIKRINIMAS IR VALDYMAS VAŽIUOJANT

Atliekami trijų rūšių bandomieji stabdžių tikrinimai.

23.1. Pirmos rūšies bandomaisiais važiavimais tikrinama nauja ir modernizuota stabdžių technika, sudaromi, tikslinami ir tikrinami normatyvai ir Stabdžių naudojimo taisyklės. Tokius važiavimus atlieka viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo sudaryta komisija.

23.2. Antros rūšies bandomieji važiavimai skirti Stabdžių naudojimo taisyklių papildymams sudaryti, atsižvelgiant į vietos sąlygas, stabdžių veikimui ir patikrinti šias Taisykles. Tokius važiavimus taip pat organizuoja viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas.

23.3. Trečios rūšies bandomieji važiavimai rengiami prireikus patikrinti, kaip laikomasi šių Taisyklių, riedmenų stabdžių įrangos techninę būklę; šiais bandymais apibendrinamas ir skleidžiamas pažangus patyrimas. Bandomiesiems važiavimams naudojamas specialus stabdžių tikrinimo vagonas. Bandomieji važiavimai turi būti atliekami periodiškai, ne rečiau kaip kartą per tris mėnesius visomis pagrindinėmis geležinkelio linijomis pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintą grafiką. Bandomuosiuose važiavimuose turi dalyvauti riedmenų, geležinkelio infrastruktūros, keleivių aptarnavimo sričių specialistai ir kiti darbuotojai, susiję su traukinių aptarnavimu konkrečioje geležinkelio linijoje.

23.4. Atliekant pirmos ir antros rūšių bandomuosius važiavimus, riedmenys ir jų stabdžių įranga turi visiškai atitikti Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo norminių techninių dokumentų ir kitų traukinių eismo saugą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus. Jeigu būtina, sveriamas kiekvienas vagonas. Leidžiama atlikti eksploatuojamų traukinių bandomuosius važiavimus be specialaus jų stabdymo įrangos parengimo, norint nustatyti jų būklės nuokrypių įtaką stabdžių veikimui.

Atliekant trečios rūšies bandomuosius važiavimus, stabdžių įranga dažniausiai specialiai nerengiama.

23.5. Per visų rūšių važiavimus fiksuojama kiekvieno traukinio vagono stabdžių įrangos charakteristika (oro skirstytuvų tipas, stabdymo režimai, automatinio režimų buvimas, stabdžių trinkelio tipai, ar jos atitinka svirtinės pavaros perdavimo skaičių, svirtinės pavaros automatinio reguliatorių tipai, stabdžių cilindro kotų išlindimas, ar yra stabdžių trinkelio, pasislinkusių už išorinio ratų riedėjimo paviršiaus krašto, trinkelio ir ratų riedėjimo paviršių būklė, didesnį prispaustų stabdžių pavaros svirčių pasvirimas, stabdžių vamzdyno sandarumas, stabdžių įrangos tvirtinimo būklė, o per pirmos rūšies važiavimą – papildomai stabdžių cilindro sandarumas, ribinis slėgis stabdžių cilindruose staigiai stabdant ir jų pripildymo laikas), tikrinamas lokomotyvo kompresorių našumas, mašinisto čiaupo išlyginamojo rezervuaro, maitinimo tinklo, lokomotyvo

stabdžių vamzdyno ir stabdžių cilindrų sandarumas, ar slėgis stabdžių vamzdyne neleistina nedidėja mašinisto čiaupo rankenėlę pasukant iš kelioninės į perdangos padėtį, perėjimo nuo padidėjusio slėgio prie normalaus pripildymo slėgio greitis, slėgis stabdžių vamzdyne padidinus ne mažiau kaip 1 kg/cm^2 nei yra normalus pripildymo slėgis, suslėgto oro pralaidumas per lokomotyvo blokavimo įtaisą Nr. 367.

Remdamasi bandomųjų važiavimų rezultatais komisija surašo laisvos formos aktą.

24. KELEIVINIŲ VAGONŲ SU DISKINIAIS STABDŽIAIS, VAŽIUOJANČIŲ KELEIVINIŲ TRAUKININIŲ SĄSTATUOSE IKI 140 KM/H GREIČIU, NAUDOJIMAS

24.1. Bendrosios nuostatos

24.1.1. Šiame skyriuje reglamentuoti techninės priežiūros (TP-1) reikalavimai stabdžių įrangai vagonų su diskiniiais stabdžiais, kurie pagaminti AAB „TVZ (rus. OAO «TB3»)) ir naudojami keleiviniuose traukiniuose, važiuojančiuose iki 140 km/h.

24.1.2. Atsakinga už garantinę šių vagonų stabdžių įrangos techninę priežiūrą yra AAB „TVZ (rus. OAO «TB3»)).

24.1.3. Vagonai turi būti naudojami su metalo keraminiais diskinių stabdžių antdėklais. Galima vagonuose naudoti kompozicinius (polimerinius) stabdžių antdėklus, kurių šifras 140-42. Bent koku atveju atskiruose vagonuose visi antdėklai turi būti vieno tipo. Naujų antdėklų storis turi būti: metalo-keraminių – 24 mm; kompozicinių – 20 mm.

24.2. Vagonų ir jų stabdžių įjungimo sąstatuose tvarka

24.2.1. Keleivinių traukinių sąstatai pagal galimybes turi būti formuojami maksimalaus vagonų skaičiaus su diskiniiais stabdžiais.

24.2.2. Leidžiama kartu, viename sąstate eksploatuoti vagonus su diskiniiais ir trinkelinių stabdžiais, jeigu pastaruosiuose bus naudojamos kompozicinės trinkelės. Kartu naudoti vagonus su diskiniiais stabdžiais ir vagonus su ketinėmis stabdžių trinkelėmis galima tik išimtiniais atvejais, kai atskirus vagonus su diskiniiais stabdžiais būtina transportuoti į paskirties vietą.

24.2.3. Transportuoti keleivinius vagonus su diskiniiais stabdžiais prekinio traukinio sąstate galima ne daugiau dviejų ir su išjungtais jų stabdžiais. Šiuo atveju vagonuose su stovėjimo stabdžiais turi būti atidaryti abu atskiriamieji čiaupai tarp stabdžių vamzdyno ir stovėjimo stabdžio stabdžių cilindrus.

24.2.4. Vagonų stabdžiai turi būti įjungiami:

24.2.4.1. vagonų oro skirstytuvai įjungiami trumpojo sąstato režimu, kai traukinio ilgis iki yra 20 vagonų ir ilgojo sąstato režimu, kai traukinyje yra daugiau kaip 20 vagonų;

24.2.4.2. Maitinimo rezervuaras turi būti prijungtas prie stabdžių vamzdyno per atskiriamąjį čiaupą. Atskiriamieji čiaupai tarp šio rezervuaro ir dviejų slėgio rėlių SR1 ir SR2 turi būti atidaryti;

24.2.4.3. Vagonuose, kuriuose įrengti stovėjimo stabdžiai, turi būti atidaryti čiaupai, jungiantys stabdžių vamzdyną ir stovėjimo stabdžio stabdžių cilindrą.

24.3. Vagonų stabdžių įrangos techninė priežiūra

24.3.1. Atliekant vagonų su diskiniiais stabdžiais stabdžių įrangos techninę priežiūrą (TP-1) formavimo stotyse ar gražos punktuose, patikrinti:

- a) ar tinkamai sujungtos stabdžių vamzdyno jungiamosios žarnos ir atidaryti galiniai čiaupai;
- b) ar tinkamai atidaryti atskiriamieji čiaupai;
- c) jungiamųjų žarnų Nr. 369A galvučių elektrinių kontaktų būklę;
- d) jungiamųjų žarnų tarp vagono kėbulo ir vežimėlių, būklę;
- e) ar nėra suslėgto oro nutekėjimo vamzdyno sujungimo vietose;
- f) stabdžių diskų darbinių paviršių būklę (vizualiai traukiant vagonus);
- g) aširačių riedėjimo paviršių būklę (vizualiai);
- h) stabdžių detalių tvirtinimą, taip pat ir diskinių stabdžių antdėklų būklę (vizualiai);
- i) diskinių stabdžių antdėklų storį. Jeigu metalo keraminių antdėklų storis yra 13 mm ir mažiau, o kompozicinių 5 mm ir mažiau pagal išorinį spindulį – antdėklus būtina pakeisti;
- y) tarpų sumą tarp abiejų antdėklų ir disko kiekviename stabdžių diske, kuris turi būti ne didesnis kaip 6 mm. Vagonuose, kuriuose įrengtas stovėjimo stabdis, tarpus tikrinti atleidus jį po staigiojo stabdžio panaudojimo.

24.3.2. Jeigu būtina keisti stabdžių antdėklus dėl susidėvėjimo – keisti abu antdėklus ant vieno disko.

24.3.3. Užpildžius vagonų stabdžių vamzdyną suslėgtu oru, prapūsti kiekvieno vagono maitinimo rezervuarus per išleidimo vožtuvą dėl kondensato pašalinimo.

24.3.4. Patikrinti sandarumą, kai stabdžių sistema pilnai užpildyta suslėgtu oru:

- a) stabdžių vamzdyno, pagal slėgio mažėjimo laiką, kai atsijungia suslėgto oro tiekimo įrenginys (slėgis neturi mažėti greičiau kaip 0,2 kg/cm² per minutę);
- b) traukinių formavimo stotyse kiekviename vagone maitinimo rezervuarų atbulinių vožtuvų, tokia tvarka: esant uždarytam atskiriamajam čiaupui į maitinimo rezervuarą, uždaryti galinius vagono čiaupus, atskirti oro žarnas tarp tikrinamojo ir kito vagono ir vėl atidaryti galinį čiaupą tikrinamajame vagone laikantis darbų saugos reikalavimų. Išleidus orą iš stabdžių vamzdyno ant jungiamosios žarnos galvutės uždėti manometrą ir atidaryti atskiriamąjį čiaupą. Slėgis stabdžių vamzdyne turi kilti ne greičiau kaip 1,0 kg/cm² per minutę. Baigus tikrinimą įsitikinti, kad visi atskiriamieji čiaupai yra atidaryti kaip nurodyta Taisyklių 24.2.4 p.

24.3.5. Patikrinti prieščiūžio įrenginio veikimą kiekviename vagone ant kiekvienos ašies po staigiojo stabdymo panaudojimo, pagal signalizatorius ir pagal oro išleidimą iš stabdžių cilindų, tokia tvarka:

a) atlikti staigųjį stabdymą. Slėgis vagonų stabdžių cilindruose turi būti ne mažesnis kaip $3,9 \text{ kg/cm}^2$. Vagonų akumuliatorių įtampa turi būti $110 \text{ V} \pm 30\%$ ribose;

b) prieščiūžio elektroninio valdymo bloką, priekinėje dalyje patikrinti ar įjungtas įrenginio maitinimas: turi šviesti lemputės „įjungta“ ir „darbas“. Kitos lemputės turi būti užgesusios. Taip pat lemputės neturi mirksėti, nes tai informuoja apie gedimus pajungimo mazguose ir linijose;

c) patikrinti elektrinių orinių vožtuvų funkcionavimą nuosekliai nuspaudžiant keturis mygtukus „aširačių kontrolė“. Tai atliekant turi nuosekliai užsidegti lemputės „išleidimo vožtuvas“ ir „slėgio kritimas“. Nuspaudus mygtuką vagonų tikrintojas (pagal klausą) nustato kiekvieno aširačio oro išleidimą iš išleidimo elektrinių orinių vožtuvų.

24.3.6. Patikrinti automatinį ir EOS veikimą remiantis Taisyklių 8.1.1 p. nustatyta tvarka, vadovaujantis stabdžių cilindro manometru ir signalizatoriumi, išdėstytą ant vagono kėbulo šonų, rodmenimis. Jeigu stabdžių cilindruose yra oro slėgis – turi šviesti signalizatoriai, o nesant slėgio – jie turi užgesti.

24.4. Lokomotyvo prikabinimas prie sąstato

Prieš prikabinant magistralinį, išvežamąjį ar manevrinį lokomotyvą prie sąstato, prapūsti pagrindinius lokomotyvo rezervuarus, o prikabinus prapūsti stabdžių vamzdyną Taisyklių 7.2 p. nustatyta tvarka.

24.5. Stabdžių veikimo patikrinimas

24.5.1. Stabdžių vamzdyno vientisumas ir ištisinis stabdžių patikrinimas atliekamas pagal Taisyklių 11.2.3 p.

24.5.2. Dalinis stabdžių veikimo patikrinimas traukiniuose, jeigu juose įrengti diskiniai stabdžiai, turi būti atliekamas Taisyklių 11.3 ir 24.5.3 p. nustatyta tvarka pagal dviejų paskutinių vagonų stabdžių veikimą.

24.5.3. Atliekant dalinį stabdžių veikimo patikrinimą vagonuose su diskiniais stabdžiais, tikrinti jų stabdymą ir atleidimą, kiekvienos vagono ašies pagal signalizatorius, o ant vežimėlių pagal manometrus, sumontuotus ant kėbulo šono. Jeigu stabdžių cilindruose yra oro slėgis – turi šviesti signalizatoriai, o nesant slėgio – jie turi užgesti.

24.6. Stabdžių valdymas

24.6.1. Traukinio stabdžius, kurio sąstato yra vagonų su diskiniais stabdžiais, valdyti remiantis Taisyklėmis.

24.6.2. Jeigu valdant traukinį ir nenaudojant stabdžių po vagonais bus pastebėtas dūminimas ar kibirkščiavimas – sustabdyti traukinį bei išsiaiškinti priežastis. Tokiais atvejais išleisti traukinį galima tik pašalinus gedimo priežastis, o esant būtinybei – išjungus vežimėlio vagono sugedusius stabdžius. Stabdžius išjungti ir kai neaptinkama aiškių stabdžių gedimo priežasčių.

24.6.3. Vagono diskinius stabdžius (kelionės metu) išjungti tokia tvarka:

24.6.3.1. vieno vežimėlio diskiniai stabdžiai išjungiami uždariant atskiriamąjį čiaupą tarp maitinimo rezervuaro ir vienos iš slėgio rėlių (SR1, SR2) ir išleidžiant suslėgtą orą iš pagalbinio rezervuaro per išleidimo vožtuvą;

24.6.3.2. vagono diskiniai stabdžiai išjungiami uždariant atskiriamąjį čiaupą į oro skirstytuvą ir čiaupus nuo maitinimo rezervuaro į abi slėgio rėles SR1 ir SR2 bei išleidžiant suslėgtą orą iš pagalbinio rezervuaro per išleidimo vožtuvą.

24.6.4. Apie vagono (vežimėlio) diskinių stabdžių išjungimą traukinio viršininkas turi pranešti lokomotyvo brigadai. Mašinistas turi apie tai pažymėti V-45 formos pažymoje ir toliau traukinį valdyti didžiausiu greičiu, įvertinęs faktinį stabdžių trinkelį spaudimą traukinyje.

24.6.5. Kai traukinys buvo sustabdytas staigiuoju stabdymu, iki traukiniui išvykstant traukinio brigada pagal signalizatorių ir manometrų rodmenis ant vagono kėbulo šonų, turi įsitikinti, kad diskiniai stabdžiai atsileido.

24.7. Vagonų ir traukinių aprūpinimas stabdžiais

24.7.1. Vagonų su diskinais stabdžiais apskaičiuotąjį stabdžių spaudimą į ašį (perskaičiavus į ketines stabdžių trinkeles) laikyti:

- kai traukinių greitis iki 120 km/h – 10 tf (imtinai);
- kai traukinių greitis iki 140 km/h – 12,5 tf (imtinai).

24.7.2. Vagono tarą nustatyti pagal užrašą ant vagono kėbulo šoninės sienos, o įkrovą dėl keleivių, bagažo ir parangos pagal Taisyklį 10.2 p.

24.7.3. Keleivinių traukinių stabdžių normatyvai ir didžiausi leistini greičiai, esant jų sąstatuose vagonų su diskinais stabdžiais turi visiškai atitikti Taisyklį 2 priedo reikalavimus.

24.7.4. Pildant V-45 formos pažymą, prieš atitinkamą spaudimą į vagono ašį su diskinais stabdžiais, skiltyje „kiti duomenys“ užrašyti – „DS“. Jeigu pažymoje nurodomas kompozicinių trinkelį skaičius sąstate, vagonus su diskinais stabdžiais vertinti kaip turinčius šias trinkeles.