

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)

I издание

Разработано совещанием IV Комиссии ОСЖД
в Варшаве с 14 по 18 июня 1982 г.

Дата вступления: 30 сентября 1982 г.

Примечание:

P

406

Эксплуатационные требования для
внедрения автосцепки в пассажирском
сообщении

Эксплуатационные требования для внедрения автосцепки в пассажирском сообщении

1. Возможность сцепления с единицами подвижного состава, оборудованными винтовой стяжкой.

Вышеуказанное требование касается также грузового движения.

В пассажирском движении эксплуатация смешанного сцепления ведет к ограничению бернского пространства для выполнения персоналом действий по обслуживанию.

Этот недостаток нельзя избежать, так как он вытекает с одной стороны, из размеров головки автосцепки и исполнения стенки лобовой вагона, а с другой стороны, из необходимости сохранения боковых буферов по крайней мере во время переходного периода.

Исходя из этого, по эксплуатации смешанной сцепки следует разработать правила о соблюдении положений по безопасности и охране труда.

2. Необходимость обеспечения непосредственной сцепляемости с единицами подвижного состава, оборудованными автосцепкой СА-3

У грузовых и пассажирских вагонов СЖД, курсирующих в настоящее время на сети европейских дорог шириной колеи 1435 мм, на пограничных станциях производится замена тележек и сцепок (сцепка СА-3 заменяется винтовой стяжкой).

После внедрения автосцепки на дорогах ОСЖД и дорогах МСЖД не будет больше необходимости в замене сцепки. Однако условием сцепления автосцепки ОСЖД/МСЖД и СА-3 будет необходимо оборудование вагонов со сцепкой СА-3 смешанной воздушной сцепкой.

3. Необходимость автоматического сцепления с грузовыми вагонами, оборудованными автосцепкой

В процессе эксплуатации имеет место включение пассажирского вагона в грузовой поезд и грузового вагона в пассажирский поезд. В таких случаях сцепление пассажирских и грузовых вагонов, оборудованных автосцепками, является необходимым, независимо от того, что типы сцепок различны.

При включении пассажирских вагонов грузовые поезда необходимо, по крайней мере, в место сцепки между пассажирским и

грузовым вагонами поднять переходную площадку и в этом месте зафиксировать.

4. Необходимость автоматического соединения двух воздухопроводов и электропроводов

Полное использование автоматического соединения воздухопроводов возможно только лишь после перехода всех единиц подвижного состава на автосцепку.

Однако установлено, что после внедрения автосцепки необходимо в первую очередь соединить главную воздушную магистраль, благодаря чему можно было бы использовать главную воздушную магистраль при выполнении всех маневровых работ.

Применение электропроводов предусмотрено, в частности, для следующих целей:

- для громкоговорителей связи;
- для управления устройств закрытия дверей;
- для включения и выключения освещения в вагонах;
- для связи машиниста тяговой единицы подвижного состава с кондуктором поезда, который находится в головной части поезда в случае толкания его;
- для связи машинистов тяговых единиц подвижного состава при двойной тяге.

Следовало бы подумать - как временное решение - об использовании автосцепки без воздухопроводов, учитывая то, что:

- полное использование этих узлов невозможно;
- эти узлы, в зависимости от потребности, могут быть еще оборудованы без больших затрат;
- дальнейшие работы по разработке, связанные с упрощением этих узлов могут быть выполнены.

5. Необходимость визуального указателя системы замка автосцепки

Автосцепка должна отвечать требованию - возможность визуальной информации о состоянии запора автосцепки на вагонах.

Учитывая тот факт, что головка автосцепки закрыта различными элементами, как переходники площадками, резиновыми суфле и др. и доступ к ней извне более трудный, чем у грузовых вагонов, для контроля запора нужны соответствующие меры. Это требование следует применять только в пассажирском движении.

6. Возможность сцепления в кривых пути 250 м

В соответствии с условием 11-а памятки ОСЖД 522/1 наименьший радиус кривых пути, в котором должна быть возможность автоматического сцепления, составляет 250 м. В кривых пути с меньшим радиусом сцепление должно быть возможным при действии ручную (разъединение) и при особых обстоятельствах - применяя промежуточную вставку.

7. Возможность проезда сцепленных вагонов по обратной кривой радиусом 120 м без прямых вставок в пути

Должна быть возможность, чтобы сцепленные единицы подвижного состава проезжали по обратным кривым - без прямой вставки в пути - радиусом минимум 120 м (паромные суда), а также по кривым радиусом минимум до 90 м.

У имеющихся вагонов и новопостроенных вагонов, конструкция которых не обеспечивает соблюдение этих условий, не причиняя возможного повреждения на элементах лобовых стенок пассажирского вагона, следует применять прямые вставки в пути.

8. Скорость пассажирских вагонов при сцеплении У пассажирских вагонов скорость при сцеплении должна составлять максимумкм/час*

При сцеплении пассажирских вагонов, занятых пассажирами, скорость при сцеплении должна быть такова, чтобы не нарушить безопасность и комфортабельность пассажиров, так как сцепление заторможенных групп вагонов может осуществляться путем увеличения или нажатия тяговой единицей подвижного состава.

9. Расцепление пассажирских вагонов

В отличие от грузовых вагонов на всех пассажирских вагонах, оборудованных автосцепкой, приводное устройство для системы замка автосцепки располагается только с одной стороны по диагонали с левой стороны вагона.

* Скорость сцепления уточняется на основе предложений дорог

Если приводное устройство одного вагона повреждено, то должно быть использовано приводное устройство следующего вагона на противоположной стороне единицы подвижного состава.

10. Возможность проезда через паромную площадку пассажирских вагонов в смешанном состоянии

Конструкция автосцепки обеспечивает въезд вагонов, соединенных автосцепками на паромную площадку, если уклон паромной площадки не превышает 1:16.

У имеющихся и новопостроенных вагонов, конструкция которых не обеспечивает соблюдение этих условий, не причиняя возможного повреждения на элементах пассажирских вагонов и при больших уклонах, следует применять паромную скобу.