

ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЕ СПРАВКИ ФОРМЫ ВУ-45

Справка ВУ - 45 составляется после выполнения полного опробования тормозов в двух экземплярах:

подлинник справки, написанный авторучкой, вручается машинисту, а копия остается в книжке справок о тормозах и сохраняется в течение семи суток у должностного лица, производившего полное опробование тормозов (копии справок ВУ - 45 можно хранить в ПТО на специальном стеллаже с отдельными ячейками по сменам). Начальники или мастера ПТО должны ежедневно проверять ячейки и ликвидировать копии справок, хранящиеся более семи суток.

Если производится смена локомотивных бригад без отцепки локомотива от состава поезда (если до этого была произведена полная проба тормозов с вручением справки, а также на станциях, где не предусмотрена полная проба), то сменяющаяся локомотивная бригада обязана передать имеющуюся у них справку о тормозах принимающей локомотивной бригаде. В этом случае осмотрщик-автоматчик выполняет сокращенное опробование тормозов с отметкой и указанием времени на оборотной стороне справки ВУ-45. При каждом сокращенном опробовании автотормозов делается отметка в справке ВУ-45, включая отметку о произошедшем изменении длины состава с указанием номера хвостового вагона.

Форма ВУ - 45

Штемпель станции _____ ж.д. Время выдачи _____ ч. _____ м.

СПРАВКА О ТОРМОЗАХ

« _____ » _____ 200 ____ г.

Локомотив, серия № _____ Поезд № _____

Весом _____ тс Всего осей _____

Требуется: нажатие колодок в тс _____
ручных тормозов в осях _____

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок, тс	Другие данные
1	2	3	4
2.5	11	12	К - 100 %
3.5	20	70	П
5	8	40	
6			ДПВ
6.5			
7	200	1400	Вр. от. 2 хв. - 26 с.
8			
8.5			Роспись
9			В 10
10	12	120	ТЦПВ- 60 мм
12			ВВстр
15			
Всего	240	1630	

Наличие ручных тормозных осей _____

Плотность тормозной сети поезда _____

Хвостовой вагон № _____

Подпись _____

Данные, вносимые в справку ВУ-45:

1. - штамп станции, где производилось полное опробование тормозов;
2. - время вручения справки машинисту (сверять с часами на локомотиве)
3. - дата, месяц, год вручения;
4. - серия и номер локомотива, который дан под поезд;
5. - присвоенный номер поезду (последняя цифра четная - четное направление, нечетная - нечетного направления);
6. - вес поезда (грузового - без учета веса локомотива);
7. - указывать количество вагонов и осей поезда (т.к. в составе поезда могут быть 8-ми, 6-ти, 4-х - осные и другие вагоны);
8. - потребное нажатие тормозных колодок. Расчет производит осмотрщик-автоматчик (вес поезда умножается на наименьшее тормозное нажатие на 100 тонн веса, которое составляет 33 тс для грузового груженого, 55 тс - для порожнего вагона и делится на 100);

$$\text{Пример: } \frac{4000 * 33}{100} = 1320 \text{ тс.}$$

9. - потребность ручных тормозов в осях подсчитывается осмотрщиком-автоматчиком. Потребность в ручных тормозах зависит от крутизны уклонов гарантийного участка, на который поезд будет отправлен после выполнения полной пробы тормозов. Устанавливается конкретно для каждого ПТО. При уклоне 0,010 на 100 т веса поезда требуется 0,8 ручных осей;

$$\text{Пример подсчета: } \frac{0,8 * 4000}{100} = 32 \text{ оси.}$$

- 10 - первая графа справки показывает расчетное нажатие тормозных колодок на одну ось вагона. В грузовых вагонах нажатие на одну ось определять в зависимости от типа вагона, загрузки и соответствия установки режимов (порожнего, среднего, груженого) и от типа тормозных колодок (пассажирских - в зависимости от тары вагона и габарита РИЦ с тормозом КЕ);
- 11 - во второй графе осмотрщик-автоматчик распределяет фактическое количество осей поезда в зависимости от установленных режимов в соответствии с загрузкой вагона, типа тормозных колодок, типа вагона (в пассажирских - в зависимости от тары вагона);
Пример: в данном случае в поезде 200 осей (50 вагонов), загрузка более 6 тонн на ось. Вагоны с композиционными колодками. На среднем режиме тормозное нажатие на ось 7 тс. 200 осей вписываем напротив цифры 7. 5 вагонов (20 осей) - порожние или имеют загрузку менее 6 тс на ось, колодки композиционные, порожний режим 3,5 тс, значит, 20 осей вписываем напротив цифры 3,5. 3 вагона (12 осей) - пассажирские с тарой 54 т, нажатие на ось 10 тс вписываем напротив этой цифры. В поезде также есть два вагона «однорежимные» (двухъярусные платформы для перевозки автомобилей и т.д.). Нажатие на ось 5 тс (трафарет нажатия на раме вагона). После занесения в справку всех включенных тормозных осей поезда они плюсятся, общее количество включенных тормозных осей записывается во вторую графу в строку «всего».
- 12 - в третью графу справки заносится фактическое нажатие включенных тормозов поезда. Количество включенных тормозов вагонов в поезде умножается на тормозное нажатие на одну ось. Полученная сумма складывается, общее фактическое нажатие поезда записывается в третью графу в строку «всего»;
- 13 - фактическое наличие ручных тормозных осей подсчитывается практически во время выполнения полной пробы тормозов;

- 14** - плотность тормозной сети грузового поезда записывается фактическая, она должна быть не ниже установленной в таблице. Она зависит от серии локомотива, длины состава, утечек, недозарядки, замораживания магистрали или тормозного оборудования, перекрытия кранов. **Первая цифра 0,5 -это падение давления в главных резервуарах с 8,5 до 8,0 кгс/см² ; 48 секунд - время проверки плотности во II положении крана машиниста; 46 секунд - время проверки в IV положении;**
- 15** - записывается номер хвостового вагона поезда (передает хвостовой осмотрщик-автоматчик);
- 16** - подпись осмотрщика-автоматчика с головы поезда. Он вручает справку машинисту поезда.

<u>A</u>	в составе поезда 100 % вагонов оборудованы композиционными колодками
<u>B</u>	в грузовой поезд включены пассажирские вагоны или локомотивы
<u>B</u>	давление в тормозной магистрали последнего вагона
<u>Г</u>	время отпуска двух хвостовых вагонов замеряется в поезде более 100 осей.
<u>Д</u>	подпись хвостового автоматчика (расписывается при встрече с головным во время выполнения полной пробы тормозов)
<u>E</u>	выполнено полное опробование с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии на горном режиме (устанавливается приказом начальника дороги на крутых затяжных спусках)
<u>Ж</u>	выход штока тормозного цилиндра последнего вагона при ступени торможения
<u>З</u>	номер вагона встречи хвостового и головного осмотрщиков-автоматчиков при полном опробовании тормозов

Примечание: фактическую загрузку вагона для правильной установки грузовых режимов и подсчета фактического тормозного нажатия определять по натурному листу поезда (обязательно для поездов своего формирования, сборного, груженых вагонов, прицепляемых к готовому поезду)

Оборот ф. ВУ - 45

Отметка о производстве опробования тормозов в пути следования

Станция или место опробования тормозов	Вид опробования	При изменении веса поезда				Подпись, время	
		Вес поезда	Нажатие, тс				
			потребное	фактическое			
Кротово	Сов.		-	-		п/п 10 ²⁰	
1	2	3	4	5		6	

Примечания: Справка составляется в двух экземплярах: один вручается машинисту, а второй остается в книжке справок о тормозах.

При выполнении сокращенного опробования тормозов, осмотрщик-автоматчик заполняет обратную сторону справки ВУ - 45.

1	указывается станция или место проведения сокращенного опробования тормозов
2	вид опробования
3,4,5	эти графы заполняются, если произошло изменение веса поезда (прицепка, отцепка вагонов); если же изменение веса поезда не произошло, то в данных графах ставится прочерк
6	ставится роспись производившего сокращенное опробование тормозов и время проведения сокращенного опробования тормозов

Примечание: При изменении веса поезда из-за отцепки или прицепки вагона, группы вагонов, 3, 4, 5 графы записываются: новый вес, потребное и фактическое нажатие.