

## IMS I-ESP-51500 Aem 940 – Bremsen in der Winterperiode

Dokumenteigner (OE)	I-ESP-FFM-ZFI
Übergeordneter Prozess	Züge und Rangierbewegungen führen
Betroffene Prozesse	Zugfahrt durchführen Rangierbewegungen ausführen
Ersatz für	--
Lenkungsregel	Lidi: P 20000800 Infrastruktur / I-40032 / Diloc
Dokumente und Know-how, welche die SBB AG Dritten im Rahmen einer Auftragserfüllung zugänglich macht, dürfen nur strikt auftragsbezogen verwendet werden. Der Dritte hat den von ihm beauftragten weiteren Dritten (z.B. Subunternehmern) die entsprechende Verpflichtung zu überbinden. Die SBB AG behält sich vor, gegen unbefugte Verwertung (wie Vervielfältigung, Verbreitung) der Unterlagen und andere Verletzungen der ihr zustehenden Rechte vorzugehen und lehnt in diesem Fall soweit gesetzlich zulässig jegliche Haftung ab.	

### Sofortmassnahme für die Aem940

#### Einleitung

Die Lok Aem 940 besitzt eine effizient wirkende elektrische Bremse. Bei ungünstigen Bedingungen (tiefe Temperaturen, Flugschnee) kann sich der Einsatz dieser Bremse eher als nachteilig erweisen und unter Umständen ein Sicherheitsrisiko darstellen, da sich zwischen den Bremssohlen und dem Rad eine Eisschicht bilden kann

#### Geltungsbereich

Diese Regelung gilt für das operative Personal auf den Aem940

#### Tiefe Temperaturen, Schneefall

**Bremsen:** Grundsätzlich ist bei Schneefall vermehrt, bis ausschliesslich, mit der pneumatischen Bremse zu bremsen. Das heisst die Bremsklötze und die Radlauffläche auf und schmilzt vorhandenen Schnee.

**Schleppen:** Fahrtüchtige Aem 940 dürfen in Lokzügen bei Flugschnee oder Schneefall nicht geschleppt werden.

**Test des G- / P Wechsels:** Den Test des G- / P Wechsels gemäss BHB Kap 3.3.8.1 **NICHT** ausführen. Alternativ dazu ist der G-/ P Wechsel von P auf G umzustellen, kurz warten, wieder von G auf P stellen.

**Rangierdienst:** Im Rangierdienst ist ausschliesslich pneumatisch zu bremsen und auf die elektrische Bremse zu verzichten.

**Ablaufbergbetrieb Lausanne Triage:** immer mit der direkten Bremse (Rangierbremse) bremsen.

## IMS I-ESP-51500 Aem 940 – Bremsen in der Winterperiode

### Ablaufbergbetrieb RBL:

- Während der Fahrt vom Ablaufberg an einen neuen Zug, auch während der Fahrt leicht mit der direkten Bremse (0.5 bar) einbremsen (der automatische Abdruckbetrieb benützt die pneumatische Bremse automatisch).
- Nach dem Ankuppeln der Lok an die Wagen, kurz kontrollieren, ob die Bremsklötze der Lok anliegen und Schnee- / Eisfrei sind.

### Streckendienst:

- Für eine sichere Zugführung ist die pneumatische Bremse periodisch zu benützen. Es ist ausschliesslich pneumatisch zu bremsen und auf die elektrische Bremse ist zu verzichten. Da unter Umständen längere Streckenabschnitte ohne Bedienung der pneumatischen Bremse befahren werden, kann sich allenfalls eine Eisschicht zwischen Bremssohle und Rad bilden, was den Bremsweg erheblich erhöhen würde.
- Aus diesem Grund ist für Streckenfahrten ein **vierachsiger Bremswagen** mitzuführen.
- Bei Flugschnee und bei Gefahr von Eisbildung: Es ist vermehrt eine Bremsprobe auf Wirkung durchzuführen.
- Sollte trotzdem während der Fahrt keine pneumatische Bremswirkung spürbar sein, muss der TFF mit der elektrischen Bremse die Geschwindigkeit reduzieren. Diese wirkt bis zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h. Danach 100% mit der direkten Bremse einbremsen. Achtung: nicht mit der pneumatischen Bremse zusätzlich einbremsen, wenn die E-Bremse aktiv ist, sonst wird die E-Bremse deaktiviert. (pneumatische Bremse lösen, Fahr- / Bremshebel kurz auf OFF stellen und dann wieder elektrisch bremsen)

**Starke Gefälle:** Für die Bremsbedienung mit der Sägezahnmethode ist die elektrische Bremse nach Bedarf zu verwenden.

### Änderungsverzeichnis

Datum	Name und U-Nummer	Änderungen/Bemerkungen
26.01.2021	Rico Badertscher U121021	Neuerstellung

I-ESP-FFM

sig. Michel Godinat  
Leiter FFM

I-ESP-FFM-FT

sig. Pascal Moser  
Leiter FT