УТВЕРЖДАЮ
Заместитель начальника дороги
Златоустовскому
территориальному управлению

_____А.В. Ушаков
"15" июля 2019г.

Инструкция
по работе одиночными (изолированными) толчками
на станции Миасс 1 Южно-Уральской железной дороги

Общие положения

Техническое оснащение немеханизированной профилированной вытяжки отражено в пункте 1.10, 1.11 ТРА станции.

Порядок пользования устройствами СЦБ отражен в Инструкции о порядке пользования устройствами электрической централизации в сортировочном парке, являющейся приложением к ТРА станции.

Освещение зоны расцепки, роспуска и торможения отцепов отражено в п.1.15 ТРА станции.

Виды связи перечислены в пункте 1.16 ТРА станции.

Требования охраны труда и техники безопасности при маневровой работе отражены в Инструкции по охране труда для составителя поездов и для регулировщика скорости движения вагонов.

Обязанности работников станций, в том числе при приеме дежурства отражены в должностных инструкциях и инструкционно-технологических картах.

Формы регламента переговоров приведены в Регламенте переговоров по радиосвязи при маневровой работе, являющейся приложением к ТРА станции. Все переговоры осуществляются по регистрируемым каналом связи.

Порядок действия работников при расформировании состава отражен в технологическом процессе работы станции.

1. Наличие и расположение

распорядительных и исполнительных постов

Распорядительный пост:

Пост ЭЦ: дежурный по станции – 1 в смену и ОПЦ – 1 в смену.

Руководство работой профилированной вытяжки осуществляет составитель поездов на основании распоряжений дежурного по станции, копии размеченного натурного листа полученного от оператора СТЦ (в ночную смену приемосдатчика) и меловой разметки произведенной оператором СТЦ (в ночную смену приемосдатчиком), осмотрщиком вагонов или приемосдатчиком станции.

Управление стрелочными переводами и открытие светофоров производится с поста ЭЦ с монитора АРМ ДСП МПЦ оператором поста централизации (ОПЦ) по указанию и под контролем ДСП

Исполнительный пост:

В междупутье 7 и 8 пути находится помещение обогрева составительских бригад.

Составитель поездов, работающий на горбу вытяжки (зона расцепки) – 1 в смену.

Регулировщик скорости движения вагонов (далее по тексту РСДВ), работающий у башмакосбрасывателей (зона торможения вагонов) – 1 в смену.

При отсутствии РСДВ привлекается свободный от работы составитель поездов, сдавший испытание на данную профессию.

При отсутствии РСДВ или составителя поездов выполняющего обязанности РСДВ роспуск вагонов не производится, маневровая работа производится методом осаживания.

2. Порядок действий причастных работников

при надвиге и роспуске составов

2.1. Составление и передача сортировочного листка

Обработка (проверка) перевозочных документов производится оператором СТЦ (в ночную смену приемосдатчиком) порядком установленным в пункте 4.5.Технологического процесса работы станции Миасс 1.

Оператор СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) по маршруту технологического прохода следует в нечетную или четную горловину приемоотправочного парка (в зависимости от направления прибытия поезда) и после полной остановки поезда принимает перевозочные документы из рук в руки от локомотивной бригады. Производит контрольную сверку перевозочных документов, натурного листа и доставляет их в помещение СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) следуя по маршруту технологического прохода.

После корректировок ТГНЛ, технического и коммерческого осмотров расформировываемого состава оператор СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) и ДСПП в размеченном натурном листе указывает(ют) вагоны с техническими и коммерческими неисправностями, выявленными в процессе технического и коммерческого осмотров прибывшего состава на основании предоставленных форм ВУ-23 ЭТД и ГУ-23ВЦ.

При наличии в перевозочных документах состава поезда, на которых проставлен штамп «С горки не спускать», а также отметок о дополнительных условиях требующих особые меры предосторожности при маневровой работы, в том числе с опасными грузами оператор СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) немедленно докладывает ДСП и ДСПП, проставляет в ТГНЛ и на вагоне с обеих сторон соответствующую меловую разметку.

После проверки и разметки ТГНЛ в помещении СТЦ оператор СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) наносит меловую разметку на вагоны, сверяя номера вагонов в натурном листе с номерами прибывших вагонов.

Закончив разметку вагонов, при необходимости вносит изменения в натурный лист, выдает составителю поездов в помещении СТЦ копию размеченного натурного листа, а ДСП вручает лично. ДСП на основании размеченного натурного листа составляет план расформирования поезда и доводит его для руководителя маневров.

Обо всех изменениях в процессе расформирования состава относительно намеченного плана (размеченного натурного листа), а также о перестановках вагонов, вызванных устранением недопускаемой разницы по высоте между продольными осями автосцепок и постановкой вагонов прикрытия, ДСП, составители поездов должны немедленно сообщать оператору СТЦ (в ночную смену приемосдатчик) для внесения необходимых изменений в учет накопления.

Отцеп по количеству вагонов не должен превышать 10 груженых или порожних четырехосных вагонов, по весу не более 800 тонн.

Отцепы, следующие на 12 путь, не должны превышать 5-ти четырехосных вагонов и по весу не более 300т.

После вывода вагонов с путей необщего пользования - вагоны переставляются на пути приемоотправочного парка, как методом осаживания, так и роспуска.

Порядок учета и хранения ТГНЛ: размеченные ТГНЛ подшиваются помесячно и хранятся в архиве начальника станции в административном здании станции

2.2. Подготовка к роспуску

Перед приемом смены начальник станции (ДСЗ или ДСП) убеждается в явке работников на смену.

Распорядитель маневров – дежурный по станции.

Перед началом производства маневров

- составляет план роспуска вагонов, в котором указывает количество вагонов вытягиваемых на вытяжной путь, и пути на которые будет вестись роспуск, доводит план маневровой работы до всех работников, участвующих в маневрах (машиниста маневрового локомотива, регулировщика скорости, сигналиста) по станционной радиосвязи;

- убеждается в наличии «барьерных» групп со стороны станции Флюсовая на

путях с № 6 по № 12 по данным по показаниям на мониторе АРМ ДСП МПЦ, на которые планируется роспуск и по книге Учета тормозных башмаков применяемых для закрепления подвижного состава на путях станции Миасс 1.

- убеждается в исправности и работоспособности радиостанции с составителем поездов, регулировщиком скорости, машинистом маневрового локомотива, сигналистом путем переговоров;

- убеждается в наличие вагонов с опасными грузами на сортировочных путях по данным на мониторе МПЦ; по записи в журнале ДУ-46 о наличие путей и стрелок закрытых для движения вагонов. Для исключения направление отцепов в процессе роспуска на закрытые пути ОПЦ выводит стрелочные переводы в положение исключающее возможность заезда на данные пути, и блокирует командой СТБ. Данную информацию ДСП (ОПЦ) доводит до составителя поездов, РСДВ в начале смены.

- выполнить «Минуту готовности»;

Руководитель маневров - составитель поездов.

Перед началом производства маневров толчками составитель поездов обязан:

- лично обойти пути производства маневров изолированными толчками;

- на каждом пути, планируемом под накоплением вагонов, осадить группу, состоящую не менее чем из 10 вагонов к маршрутному сигналу НМ6, НМ7, НМ8, НМ9, НМ10 и НМ11, маневровому светофору М-80; по указанию ДСП сигналист или составитель поездов (в отсутствии регулировщика скорости) закрепляет вагоны согласно графы 7 п.3.9.1. ТРА станции на максимальное количество тормозных башмаков, установленных расчетом для закрепления условных вагонов с докладом ДСП для контроля;

- визуально проверяют степень свободности сортировочных путей. При необходимости заблаговременно производиться осаживание вагонов и соединение вагонов на путях;

- убедиться в наличии габарита подвижного состава на путях и установки его в границах предельных столбиков;

- подробно ознакомить всех работников, участвующих в маневрах (машиниста маневрового локомотива, регулировщика скорости, сигналиста) с планом предстоящих маневров, т.е. в каком порядке и куда, на какие пути

будут следовать отцепы;

- проверить состояние настила в месте расцепки вагонов на вытяжном пути.

Регулировщик скорости движения вагонов.

- убедиться в исправности башмакосбрасывателей, состояния настилов у башмакосбрасывателей и безопасного прохода к ним;

- проверить исправность и наличие тормозных башмаков, вилок для укладки тормозных башмаков, инвентаря;

- проверить исправность и работоспособность носимой радиостанции;

- убедиться в том, что на путях имеется достаточное расстояние для торможения вагонов;

- перед началом роспуска убрать закрепление и тормозные башмаки «зарядки» со стороны ст.Кисегач(обп) на те пути, на которые будет производиться роспуск;

При подготовке к роспуску:

- ДСП перед вытягиванием состава на вытяжной путь получает доклад о готовности состава или его части к расформированию от ДСПП (снятие ограждения) по окончании коммерческого и технического осмотра;

- предупредить проводников вагонов, сопровождающих грузы об особой опасности при маневрах, а также дает другие указания по безопасности при производстве маневров изолированными толчками.

- при полной занятости путей сделать разрыв не менее 5 метров для прохода регулировщика скорости.

При невозможности сделать разрыв между вагонами роспуск вагонов должен вестись с разграничением времени для прохода регулировщика скорости в зону торможения и его докладом руководителю маневров о готовности к работе.

- проверить исправность и работоспособность радиостанции.

2.3. Заезд локомотива под состав

ДСП по согласованию с составителем поездов, организует заезд маневрового локомотива под состав (или отцепку части состава от светофоров М-7, М-13, М-15 на пути № 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Приготовление маршрутов при вытягивании состава с пути №№ 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 на вытяжной путь № 13 и роспуску вагонов на пути № 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 производится ОПЦ по АРМ МПЦ по указанию и под контролем ДСП.

Скорость передвижения по вытяжному пути не должна превышать 15 км/час с целью обеспечения безопасности при маневровой работе.

Машинист маневрового локомотива до заезда под состав проверяет исправность на локомотиве АЛСН. В случае обнаружения неисправности АЛСН машинист должен незамедлительно доложить об этом ДСП (руководителю маневров).

После заезда и прицепки маневрового локомотива к составу, машинист маневрового локомотива производит проверку сцепления первого вагона с локомотивом, путем возвратного движения, после чего визуально убеждается в соответствии центров автосцепки (исключение «забуферения») и разности высот автосцепки согласно требованиям ПТЭ, докладывает составителю поездов о проверке надежности сцепления локомотива с вагонами, докладывает ДСП о прицепке к составу. Ответственность за правильность сцепления локомотива и первого вагона несет машинист.

Составитель поездов перед движением обязан убедиться, что все вагоны сцеплены между собой, тормозные башмаки со стороны ст.Кисегач(обп) РСДВ убраны (и со стороны ст.Флюсовая сигналистом).

После доклада сигналиста (РСДВ) об уборке тормозных башмаков ДСП сверяет их количество с указанными в Журнале учета тормозных башмаков применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава на станции Миасс 1.

Составитель поездов производит визуальный осмотр состава на предмет схода подвижного состава или наличия посторонних предметов под колесными парами.

На вытяжной путь разрешается вытягивание 30 груженых вагонов тепловозом ЧМЭ-3 без включения и опробования автотормозов.

При вытягивании на вытяжной путь группы от 31 до 38 груженных вагонов должны быть включены и опробованы автотормоза у 5-ти вагонов с головы состава.

На вытяжной путь разрешается вытягивание 38 порожних вагонов тепловозом ЧМЭ-3 без включения и опробования автотормозов.

В любом случае при маневровой работе на вытяжном пути разрешается вытягивание состава не более 152 осей, вес состава не должен превышать 2315 тонн.

ДСП контролирует включение и опробование автотормозов по радиосвязи по докладу составителя поездов.

Параллельного вытягивания с путей № 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 на вытяжной путь № 13 нет.

2.4. Вытягивание и роспуск состава

Вытягивание вагонов на путь № 13 производится скоростью не более 5 км/час.

Роспуск состава производиться одиночными толчками.

Запрещается передача команд на маневровые передвижения машинисту локомотива через «третье лицо».

МИНУТНАЯ ГОТОВНОСТЬ ПЕРЕД РОСПУСКОМ СОСТАВА.

В целях исключения случаев не подготовки технических устройств и работников станции к расформированию составов на вытяжном пути устанавливается минутная готовность перед роспуском.

Перед вытягиванием маневрового состава на вытяжной путь составитель поездов осуществляет проверку наличия в составе вагонов, требующих особой осторожности при роспуске.

О наличии в распускаемом составе вагонов с грузами, требующих особых условий роспуска, запрета на роспуск, составитель поездов узнает от ДСП и по размеченному ТГНЛ полученному от оператора СТЦ.

Перед началом движения составитель поездов передает машинисту маневрового локомотива команду о выезде с пути, в которой указывает количество вагонов вытягиваемых на вытяжной путь. Машинисту маневрового локомотива запрещается приводить локомотив в движение, не убедившись в количестве вагонов вытягиваемых на вытяжной путь № 13.

Вытянув состав на вытяжной путь № 13 за сигнал М7 составитель поездов подает машинисту маневрового локомотива сигнал остановки и запрашивает у регулировщика скорости готовность к роспуску.

Регулировщик скорости осуществляет проверку:

- исправность тормозных башмаков,

- исправность башмакосбрасывателей,

- отсутствие закрепления со стороны ст. Кисегач(обп);

- исправность вилок для укладки башмаков,

- отсутствие вагонов в зоне башмакосбрасывателей,

- освещение тормозных позиций (в темное время суток),

- отсутствие на путях работников ПЧ, ШЧ и других служб.

После проверки регулировщик докладывает по станционной радиосвязи составителю поездов на вытяжном пути по установленной форме о готовности к роспуску.

После получения доклада от регулировщика скорости составитель поездов докладывает по станционной радиосвязи ДСП по установленной форме о готовности к роспуску.

Получив от всех работников, участвующих в роспуске доклады о готовности к роспуску, ДСП по станционной радиосвязи разрешает составителю поездов приступить к роспуску состава. ДСП или оператор ПЦ объявляет по оповестительной связи о начале роспуска.

Руководитель маневров для каждого отцепа запрашивает путь у ДСП по станционной радиосвязи.

Убедившись в готовности маршрута по открытому сигналу М-7 на белый составитель поездов расцепляет вагоны (отцеп) и подает команду машинисту на начало осаживания состава. Машинист маневрового локомотива на расстоянии 30-40 метров развивает скорость состава до 3 км/час, делает толчок и по команде составителя поездов тормозит состав. Отцеп следует под действием силы толчка на соответствующий путь.

После остановки маневрового состава локомотив вытягивает состав, если это требуется, обратно на вытяжной путь за сигнал М-7 и составитель поездов вновь запрашивает путь порядком, указанным выше, при полной остановке маневрового состава производит отцепку следующего отцепа. Убедившись в готовности маршрута, составитель поездов подает команду на передвижение и т.д.

В процессе роспуска составитель поездов совместно с машинистом

локомотива должны регулировать разгон состава для толчка с учетом ходовых качеств и веса отцепа, занятости пути, на который направляется отцеп и атмосферных условий, таким образом, чтобы скорость подхода отцепа к стоящим на путях станции вагонам не превышала скорость, установленную п. 47 приложения № 11 ИДП.

Для торможения вагонов используются тормозные башмаки, укладываемые перед башмакосбрасывателем регулировщиком скорости, который в процессе роспуска вагонов с вытяжного пути, если не успевает производить торможение отцепов, предупреждает составителя поездов по станционной радиосвязи об увеличении интервала времени между отцепами или о прекращении роспуска.

В случае зажатия тормозного башмака колесной парой вагона перед башмакосбрасывателем роспуск вагонов на этот путь запрещен.

До отцепки группы вагонов на вытяжном пути № 13 регулировщик скорости, производящий торможение вагонов, перед началом роспуска и в течение всего роспуска (при переходе на другие железнодорожные пути) должен подтверждать место своего нахождения

Для предотвращения случаев уходов вагонов за пределы полезной длины пути с противоположной стороны от вытяжки:

- запрещается производить маневровую работу толчками на пути с № 6 по № 12 путь, с которых невозможно исключить выход на маршруты следования поездов путем установки стрелок в охранное положение. Категорически запрещается роспуск вагонов на свободные пути без наличия на данном пути вагонов барьерной группы состоящей не менее чем из 10 вагонов.

Порядок формирования барьерной группы:

- составитель поездов по разрешению ДСП производит осаживание на свободный путь барьерной группы с включенными и опробованными автотормозами до сигналов НМ6-НМ11 и М-80;

- накопление барьерной группы производить на занятом пути с дальнейшей перестановкой ее на свободный путь;

- снятие барьерной группы с вытяжного пути отдельным локомотивом и постановкой на свободный путь;

ОПЦ по указанию ДСП на мониторе АРМ ДСП МПЦ выводит стрелки в

охранное положение.

Закрепление барьерной группы на путях № 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 производить по нормам графы 7 п.3.9.1. ТРА станции на максимальное количество тормозных башмаков, установленных расчетом для закрепления условных вагонов.

Запрещается постановка вагонов с сжиженным газом в барьерные группы.

При формировании, закреплении (уборки закрепления и вагонов) барьерной группы работник производивший закрепление этой группы (сигналист) докладывает по регистрируемым каналам связи дежурному по станции, оператору поста централизации о количестве вагонов, количестве т.б. уложенных под данную барьерную группу.

Дежурный по станции, оператор поста централизации фиксирует данный доклад в журнале «Учета формирования барьерных групп» (аналогичной формы журналу учета закрепления) в графах «№ поезда» - указывает «БГ», в графе «оси» ставит прочерк.

При приеме сдаче дежурства на 06-00 и 18-00 работник ответственный за закрепление докладывает дежурному по станции, оператору поста централизации о наличии и произведенном закреплении, а так же соответствия норм закрепления барьерных групп.

После получения доклада дежурный по станции, оператор поста централизации сверяет с данными журнала и проставляет свою роспись о приеме-сдаче дежурства.

В случае несоответствия номеров вагонов, указанных в копии ТГНЛ, с фактическими номерами вагонов, составитель принимает меры к остановке надвигаемого состава и через оператора СТЦ (в ночную смену приемосдатчика) выясняет причину несоответствия.

При необходимости внести какие-либо изменения в ходе роспуска состава составитель поездов обязан:

- приостановить роспуск состава и по радиосвязи предупредить РСДВ, машиниста локомотива, ДСП (ОПЦ) об изменении в роспуске;

- ознакомить всех работников с новым планом работы;

- убедившись в восприятии исполнителями нового плана работы и готовности каждого работника к дальнейшему продолжению роспуска, возобновляет работу.

В случае саморасцепа РСДВ обязан не допустить соединение с завышенной скоростью отцепленной группы с вагонами, стоящими на путях.

Соединение отцепов груженых восьмиосных цистерн производить под контролем регулировщика скорости. Скорость сцепления с вагонами не должна превышать 5 км/час.

При полной вместимости пути (наличии вагонов на путях станции за башмакосбрасывателями в сторону вытяжного пути) регулировщик скорости предупреждает составителя поездов на вытяжном пути, ДСП (оператора ПЦ) о прекращении роспуска вагонов на эти пути. ДСП запрещается готовить маршруты для отцепов, а составителю поездов на вытяжном пути – «бросать» отцепы на такие пути. Маневровая работа производится с заездом маневрового состава на путь.

Перед осаживанием составитель поездов обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.

При снятии вагонов с вытяжного пути поездными или маневровым локомотивами, и выставлением их на свободный путь, руководитель маневров обязан произвести опробование автотормозов.

По окончании роспуска вагонов подвижной состав со стороны вытяжного пути должен быть соединен и закреплен по нормам графы 7 п.3.9.1. ТРА станции на максимальное количество тормозных башмаков, установленных расчетом для закрепления условных вагонов.

После окончания маневров по расформированию состава до соединения групп вагонов на путях, на которые производился роспуск, для исключения выхода вагонов в нечетную горловину в сторону вытяжного пути на каждый путь, где находятся не соединенные вагоны, устанавливается "зарядка" (тормозной башмак, на рельс за 5 метров перед башмакосбрасывателем со стороны вытяжки). "Зарядка" снимается перед соединением состава. Об укладке и уборке "зарядок" регулировщик скорости/составитель поездов на тормозных позициях докладывает ДСП, который навешивает или снимает аншлаг "башмак" с монитора АРМ ДСП МПЦ. По окончанию роспуска и соединения групп вагонов на путях закреплять состав со стороны ст.Кисегач(обп) согласно ТРА п.3.9.1. с докладом ДСП.

При перестановке группы вагонов с электровозом, руководитель маневров предупреждает машиниста об опускании токоприемника.

Роспуск вагонов на локомотивы запрещен.

Запрещается при осуществлении роспуска вагонов одновременно производить маневровую работу с противоположной стороны пути, на который осуществляется роспуск вагонов.

Запрещается оставление маневровых локомотивов в зоне негабаритных мест – участок стрелочных переводов №№ 13 – 19 и №№ 17 – 27

Запрещается производить маневры толчками на железнодорожные пути, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции.

Запрещается роспуск одиночных вагонов (до 8 осей включительно) на 6 путь (до выправки участка пути от стрелочного перевода № 25 до башмакосбрасывателя).

Составителю, участвующему в расформировании подвижного состава категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- при роспуске состава заходить в межвагонное пространство для осмотра цепочки, исправления повреждения автосцепки или расцепление вагонов, а так же производить устранения высоты автосцепки при помощи ее поднятия с заходом в межвагонное пространство;

- осуществлять перед горбом вытяжки расцепление отцепов;

- производить маневровые передвижения 2-х маневровых локомотивов на вытяжке;

- возобновлять роспуск, не убедившись в переходе РСДВ с одного рабочего междупутья на другой и дачи РСДВ сигнала бдительности о его готовности к торможению следующего отцепа;

- производить роспуск подвижного состава в случае нахождения вагонов за предельным столбиком требуемого пути в сторону спускной части горки;

- производить роспуск подвижного состава на путь, занятый отдельно стоящими маневровым локомотивом или маневровым локомотивом с вагонами. Вагоны на данный путь осаживаются маневровым локомотивом или снимаются с вытяжки локомотивом, выезжающим с сортировочных путей по согласованию составителя поездов и команде составителя поездов организующего роспуск;

- производить роспуск вагонов с вытяжки на путь, если состав или группа вагонов, стоящая на этом пути, предъявлена к техническому и коммерческому осмотрам (путь огражден);

- производить расцепление вагонов двумя составителями одновременно.

Порядок торможение вагонов.

Торможение отцепов РСДВ производится на ручных тормозных позициях перед башмакосбрасывателями 2-мя тормозными башмаками.

Для торможения вагонов и закрепления вагонов со стороны станции Кисегач(обп) в междупутье № 7, 8 пути установлены два специальных железных стеллажа, на которых находятся 30 тормозных башмаков из них 15 штук для закрепления вагонов (№ 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015) и 15 штук для торможения отцепов с клеймом 80530-01-В-13 без номеров. Стеллажи закрыты на навесные замки. В помещении пункта обогрева составителей на специальном деревянном стеллаже находятся 3 тормозных башмака (№ 016, 017, 018 – технологический запас).

Неисправные тормозные башмаки РСДВ обязан изымать из работы.

При получении новых тормозных башмаков для торможения произвести их предварительную раскатку (установить тормозной башмак под груженый вагон и протянуть на расстояние не более 3 метров 2-3 раза).

Не допускается пользоваться неисправной вилкой для укладки башмаков - короткий черенок, погнутый или отломанный один из зубьев или оба зуба отсутствуют;

РСДВ при торможении вагонов должен устанавливать тормозные башмаки на рельсы только специальной вилкой перед приближающимся отцепом и под средние тележки движущихся отцепов. Башмак укладывается на ту нитку рельса, на которой расположен башмакосбрасыватель. Допускается до начала роспуска заблаговременная постановка тормозного башмака на рельсы за ручку.

Для торможения вагона тормозной башмак должен ставиться на рельс без наклона, чтобы низ подошвы плотно прилегал к верхней поверхности головки рельса. Запрещается устанавливать тормозные башмаки в местах, отраженных в п.50 приложения 11 ИДП. Также не следует укладывать башмак в местах, где имеются просадки пути (башмак может вылететь из-

под колеса). О появлении просадках пути в местах укладки тормозных башмаков, особенно перед башмакосбрасывателями, необходимо немедленно сообщать составителю поездов который ставит в известность ДСП для организации устранения замечания работниками ПЧ.

Торможение вагонов РСДВ должны производиться с применением коротких юзов, путем более частого укладывания тормозных башмаков под отцепы, исключая "приваривание" тормозного башмака к рельсу.

Для предотвращения односторонних ползунов на колесных парах, превышения скорости соударения вагонов и приваривания тормозных башмаков к рельсу сократить тормозной путь отцепа: на 6, 7, 8, 9, 10 и 11 путях до 13 метров; на 12 пути до 5-7 метров;

РСДВ должен определять тормозной путь. При выборе тормозного пути РСДВ должен учитывать:

- фактическую скорость входа отцепа на тормозную позицию;

- намеченную им скорость выпуска отцепа с тормозной позиции;

- вес отцепа;

- вес вагона, под который укладывается башмак;

- условия торможения;

- уклон пути в пределах тормозной позиции;

- условия погоды.

При торможении вагонов РСДВ должен учитывать влияние различных факторов на длину тормозного пути: чем больше вес отцепа, скорость его движения и количество вагонов в нем, тем больше длина тормозного пути. РСДВ не должен допускать пропуск отцепа за ось станции.

Изменение характера торможения в зависимости от различных атмосферных условий:

- жесткое торможение при сильном морозе, сыром снеге, инее, после сильного и продолжительного дождя приводит к резкому сокращению тормозного пути. Для смягчения жесткого торможения, необходимо производить смазку рельсов и подошв тормозного башмака смесью графита;

- мягкое торможение бывает при влажной поверхности рельсов, при тумане,

росе, мелком дожде и приводит к увеличению тормозного пути, необходимо производить посыпку рельсов сухим песком;

- встречный ветер сокращает тормозной путь, а попутный увеличивает;

- если на одном и том же месте тормозить несколько отцепов подряд одним тормозным башмаком, торможение становится более жестким.

Когда условия погоды и торможения меняются, необходимо правильно выбрать момент начала применения песка или графитовой смеси.

В междупутье путей № 7 и 8 у пункта обогрева составителей вагонов находится ящик с песком. В пункте обогрева составителей находится емкость с графитовой смазкой.

При торможении вагонов, РСДВ по возможности не должен допускать "зажатия" тормозных башмаков под колесными парами вагонов. О каждом зажатом тормозном башмаке РСДВ должен сообщить составителю поездов. Уборка зажатого тормозного башмака производится РСДВ по указанию составителя поездов после захода локомотива на данный путь.

РСДВ, допустивший соединение вагонов с превышенной скоростью, должен лично убедиться в том, что вагоны не повреждены, погрузка и крепление груза не нарушены, не упал ли груз или детали вагона на путь, предварительно согласовав это с составителем поездов. До окончания осмотра запрещается пропускать последующие отцепы к месту соединения. При обнаружении повреждения вагона, нарушений погрузки, крепления груза, габаритов по отношению пути, РСДВ немедленно должен доложить составителю поездов, который незамедлительно ставит в известность ДСП, приемосдатчика груза и багажа, работникам ПТО.

ДСП в свою очередь сообщает ДС или ДСЗ.

После торможения отцепа РСДВ обязан:

- незамедлительно перейти на следующее рабочее междупутье согласно плана роспуска;

- находясь на рабочем междупутье подать, сигнал бдительности (взмах рукой) о готовности к торможению следующего отцепа (при плохой видимости сообщить по парковой связи).

Об окончании роспуска составитель поездов через ДСП доводит информацию до РСДВ.

После окончания роспуска РСДВ должен собрать все тормозные башмаки после окончания производства маневровой работы толчками, проверить их исправность и готовность к торможению вагонов при роспуске следующего состава и установить их на соответствующие настилы у башмакосбрасывателей.

Содержание и ремонт башмакосбрасывателей производится работниками дистанции пути. Очистка от снега и грязи башмакосбрасывателей, тормозных позиций, а также мест хранения тормозных башмаков производится РСДВ.

2.5. Производство маневров в приемоотправочном парке

Маневровой работой в нечетной горловине станции на вытяжном пути и сортировочных путях руководит составитель поездов, осуществляющий роспуск.

Запрещается передача указаний составителю поездов, машинисту локомотива, ОПЦ, РСДВ, а также убеждения в их правильном восприятия и своевременном выполнении через третьи лица.

Осаживание вагонов по сортировочным путям с 6-12 (устранение разрывов между отцепами) производится со скоростью не более 3 км/ч. Перед началом осаживания составитель поездов доводит до машиниста информацию о количестве вагонов, находящихся на пути, расстояния до стоящих вагонов и расстояния до остановки в пределах пути. При осаживании вагонов машинист обязан каждые 20 секунд запрашивать информацию от составителя о возможности дальнейшего осаживания. В случае неполучения ответа, немедленно прекратить осаживание.

Запрещается любые маневровые передвижения в момент организации перестановки маневровых составов из парка в парк по смежному пути.

Маневры со стороны сортировочной горки

Соединение вагонов, их перемещение их по сортировочным путям производится, как правило, в целях подготовки парка для роспуска вагонов и может осуществляться не на всем протяжении сортировочного пути, а только на определенной части пути (когда «барьерная» группа не будет смещаться с места). Осаживание по путям производится со скоростью 3 км/час до следующих вагонов.

После заезда и прицепки маневрового локомотива к составу, машинист

маневрового локомотива производит проверку сцепления первого вагона с локомотивом, путем возвратного движения, после чего визуально убеждается в соответствии центров автосцепки (исключение «забуферения») и разности высот автосцепки согласно требованиям ПТЭ, докладывает составителю поездов о проверке надежности сцепления локомотива с вагонами.

Перед осаживанием вагонов составитель поездов обязан убедиться в сцеплении вагонов, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов, исключении «забуферения», убедится в соответствии разницы по высоте между продольными осями автосцепок вагонов требованиям ПТЭ, в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в отсутствии препятствий для движения.

Составитель поездов определяет визуально степень свободности пути (величину разрыва между вагонами на пути) и дает команду машинисту на движение.

Составитель поездов сопровождает состав, как правило, на первой по ходу движения специальной подножке (переходной площадке, тамбуре) вагона, при ее отсутствии следует по междупутью впереди осаживаемых вагонов на безопасном расстоянии, следит за отсутствием препятствий и обеспечивает своевременную остановку, не допуская выхода вагонов за пределы полезной длины пути (за предельный столбик). При соединении вагонов находится в междупутье напротив соединяемых вагонов. Примерный регламент переговоров между ДСП, руководителем маневров и машинистом маневрового локомотива при осаживании состава отражен в «Регламенте переговоров по радиосвязи при маневровой работе на станции Миасс 1».

При необходимости осаживания в сторону четной горловины:

- составитель поездов обязан согласовать работу с дежурным по станции;

- ДСП готовит маршрут "на выход" в безопасное направление, выводит стрелки ведущие с пути и блокирует их командой СТБ;

- оператор поста централизации (ДСП) по парковой связи дает объявление об осаживании состава;

- ДСП уведомляет составителя поездов и машиниста локомотива о приготовлении маршрута на осаживание;

- составитель поездов, получив уведомление о готовности к осаживанию

от ДСП, производит осаживание.

Осаживание вагонов по свободным путям или групп вагонов на место закрепление допускается только по разрешению ДСП. Перед дачей разрешения на осаживание вагонов ДСП должен установить стрелки по направлению, исключающему выход осаживаемого состава на маршрут приема-отправления поездов. Наблюдение за осаживанием вагонов ведет составитель и в случае необходимости принимает меры к остановке, путем переговоров по радиосвязи, парковой связи.

Перестановка вагонов с одного пути на другой производится под непрерывным "визуальным" (по монитору МПЦ) контролем ОПЦ, составителя поездов. В случае саморасцепа составитель поездов обязан не допустить соединение с завышенной скоростью отцепленной группы переставленного состава с вагонами, стоящими на сортировочных путях.

Перед началом передвижения одиночного локомотива (передвижение с одного пути на другой через вытяжной путь), ОПЦ по команде составителя поездов производит операции по приготовлению маршрута, ДСП дает команду машинисту локомотива. Машинист дословно повторяет команду ДСП, убеждается в отсутствии препятствий для передвижения, правильности перевода стрелок в маршруте следования и после получения подтверждения ДСП приводит локомотив в движение. За установкой стрелок по маршруту машинист внимательно наблюдает в процессе передвижения и в случае несоответствия положения, должен немедленно, остановиться. После заезда одиночного локомотива за стрелку, в чем ДСП убеждается по монитору МПЦ, ОПЦ производит ее перевод и убеждается в правильности приготовления маршрута, ДСП дает команду машинисту локомотива. Запрещается ОПЦ переводить стрелки, входящие в маршрут до полного использования маршрута. Изменить маршрут можно только после дачи указания машинисту локомотива на прекращение движения и убеждения в остановке локомотива.

Меры безопасности при осаживании вагонов:

Запрещается производить на сортировочных путях соединение, осаживание, уборку тормозных башмаков при наличии поездных и маневровых маршрутов на смежных путях.

Запрещается составителю поездов осаживание составов, групп вагонов в четную горловину при наличии поездных и маневровых маршрутов в нечетной горловине. Осаживание по 5 пути разрешается после установки

стрелок по направлению стрелки № 46; по 6 и 7 пути после установки стрелок по направлению стрелки № 78; с 8 по 12 пути после установки стрелок по направлению стрелки № 86.

При вытягивании вагонов с путей № 5-12 составителю поездов запрещается давать команды машинисту маневрового локомотива на движение без получения команды от ДСП с преждевременном получением уведомлением об уборке тормозных башмаков от сигналиста.

Меры безопасности при роспуске и маневровой работе в кривых участках путей сортировочного парка и на спускной части горки:

- при роспуске вагонов с горки (или при проследовании маневрового состава) в кривых стрелочных переводов спускной части горки, а так же в кривых радиусом менее 200м на участках сортировочных путей перед башмакосбрасывателями тормозной позиции, при сцеплении вагонов или локомотива с вагонами может произойти «забуферение» автосцепок (далее - зона возможного «забуферения»);

- все стрелочные участки спускной части вытяжного пути имеют возможность «забуферения» автосцепок.

- в случае остановки вагона зоне возможного «забуферения» в регулировщик скоростих предупреждает руководителя маневров по маневровой радиосвязи "Составитель, прекратите роспуск, отцеп /вагон/ остановился на башмакосбрасывателе, в стрелочной горловине", последний должен прекратить маневровую работу.

- в случае остановки отцепов в зоне возможного «забуферения», ОПЦ по указанию ДСП ограждает данный участок путем перевода вышележащего стрелочного перевода по направлению других путей с блокировкой стрелок командой СТБ, и по возможности продолжает роспуск, исключая направление последующих отцепов на огражденный участок пути;

- при невозможности ограждения участка пути, на котором остановился отцеп, роспуск вагонов прекращается и возобновляется только после перемещения остановившихся вагонов путем осаживания их маневровым локомотивом со стороны вытяжки на путь;

- для перемещения остановившихся в зоне возможного «забуферения» вагонов, ДСП направляет к ним маневровый локомотив. ТЧМ подьезжает к вагонам и останавливается, не сцепляясь с ними. ДСП заблаговременно принимает решение о способе контроля над сцеплением

данного локомотива с вагонами одним из следующих способов:

1) с привлечением составителя поездов (РСДВ). Составитель поездов (РСДВ) контролирует ход сцепления и безопасность выполнения данной операции, учитывая то, что оси автосцепок (центра) при соединении могут не совпадать. В этом случае ТЧМ прицепляется по команде составителя поездов (РСДВ).

2) при отсутствии составителя, ТЧМ прицепляется к вагонам по команде ДСП. Машинист лично должен убедиться в соответствии ПТЭ разнице высот автосцепок между локомотивом и первым вагоном. При работе в (одно лицо) машинист действует в соответствии с пунктом 11.2.1 распоряжения ОАО «РЖД» от 11.01.2016 № 4р (в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 08.09.2016 №р 1839р).

Во всех случаях о надежном сцеплении локомотива с вагоном машинист докладывает ДСП.

2.6. Взаимодействие работников, задействованных в процессе расформирования-формирования состава

Взаимодействие работников, задействованных в процессе расформирования-формирование состава отражено в технологическим процессе работы станции и в настоящей инструкции.

3. Дополнительные меры безопасности

3.1. Работа нескольких локомотивов

При нахождении двух маневровых локомотивов на сортировочных путях принимаются меры предосторожности, указанные в пункте 3.5 ТРА станции.

При роспуске вагонов с вытяжного пути, необходимо руководствоваться следующими требованиями безопасности:

- разрешается выезжать с путей с 5 по 12 на вытяжку только по согласованию и команде составителя поездов, организующего роспуск;

- в процессе роспуска все команды на маневровые передвижения осуществляет составитель поездов, преимущество между составителями поездов имеет тот, кто осуществляет роспуск, второй руководствуется его указаниями командами;

- работа маневровых локомотивов должна производиться только по изолированным друг от друга маршрутам;

- запрещается одновременное производство маневровой работы в одном направлении по смежным путям при невозможности изоляции маршрутов их дальнейших передвижений в одном направлении;

- роспуск одиночными толчками на 5 путь с вытяжки запрещен. Вагоны на этот путь подаются методом осаживания с присутствием составителя поездов и выводом стрелок по направлению, исключающему выход осаживаемого состава на маршрут приема-отправления поездов по направлению стрелки № 132.

3.2. Перестановка составов из района формирования в другие маневровые районы

Маршруты перестановки маневровых составов, порядок включение автотормозов вагонов, должность и местонахождение работника, сопровождающего состав, указано в пункте 3.8 ТРА станции.

Маневровая работа производится по команде дежурного по станции.

Запрещается перестановка маневровых составов из парка в парк с постановкой локомотивов с головы и хвоста состава.

Перестановка маневровых составов одним локомотивом.

После проверки машинистом надежности сцепления маневрового локомотива и первым вагоном составитель поездов производит включение и опробование автотормозов с проверкой по двум хвостовым вагонам следующим порядком:

- соединяет тормозные рукава у данной группы;

- перекрывает концевой кран последнего вагона включаемой группы;

- открывает концевые краны между первым вагоном и локомотивом;

- после зарядки тормозной магистрали дает команду машинисту локомотива на торможение;

- убеждается в срабатывании тормозов у 2-х последних вагонов в группе;

- дает команду машинисту локомотива на отпуск тормозов;

- производит доклад ДСП о включении и опробовании автотормозов.

Вес маневрового состава при перестановке маневрового состава:

- из приемоотправочного парка в грузовой парк и обратно не должен превышать для ЧМЭ-3 2708 тонн;

- из приемоотправочного парка в пассажирский парк и обратно, из приемоотправочного парка на пути грузового двора и обратно не должен превышать для ЧМЭ3 - 2018 тонн.

По команде ДСП сигналист, РСДВ убирает тормозные башмаки из-под переставляемого состава и докладывает об этом ДСП.

Перестановка состава производится по команде ДСП.

Оповещение работников, находящихся на путях станции, о предстоящем маневровом передвижении производит ДСП (ОПЦ).

При перестановке составов с путей приемоотправочного парка запрещается любые маневровые передвижения по смежному пути без изоляции маршрута. Запрещается производит роспуск на путь, с которого будет выполняться перестановка состава.

При движении одиночного локомотива более чем на 1 км составителю поездов разрешается находиться в кабине машиниста локомотива (кроме случаев перемещения локомотива или составов в пределах одного маневрового района). В случае обслуживания локомотива одним машинистом составитель поездов должен находиться в кабине на стороне помощника машиниста и следить за правильностью положения стрелок в маршруте и отсутствия препятствий для движения.

3.3. Меры по предотвращению несанкционированного выхода подвижного состава за пределы полезной длины путей

Для предотвращения несанкционированного выхода подвижного состава за пределы полезной длины на сортировочных путях устанавливаются «барьерные группы», согласно пункта 2.2 данной инструкции.

Запрещается производить роспуск вагонов на свободные пути № 6-12 без наличия на данном пути «барьерной» группы в количестве 10-ти вагонов.

Формирование «барьерной» группы осуществляется постановкой не менее 10 вагонов со стороны четной горловины (противоположной вытяжки). Закрепление «барьерной» группы на путях № 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 производится, согласно графы 7 п.3.9.1. ТРА станции на максимальное количество тормозных башмаков с накатом, установленных расчетом для закрепления условных вагонов.

По окончании роспуска вагонов подвижной состав со стороны вытяжного пути должен быть закреплен, согласно графы 7 п.3.9.1. ТРА станции на максимальное количество тормозных башмаков с накатом, установленных расчетом для закрепления условных вагонов.

Накопление вагонов «барьерной» группы производится на занятый путь с дальнейшей перестановкой вагонов на свободный путь.

Запрещается постановка в «барьерные» группы вагонов с ВМ, цистерн со сжиженными газами или порожних из-под сжиженных газов, а также вагонов (другого подвижного состава) с отметкой «С горки не спускать».

Установка «барьерной» группы производится на расстояние не менее 50 метров от маневровых светофоров, ограничивающих полезную длину пути в нечетной горловине до первого вагона «барьерной» группы. В процессе роспуска сигналист контролирует нахождение «барьерной группы» на расстоянии не менее 50м от маневровых сигналов и закрепление вагонов барьерной группы по каждому сортировочному пути.

При необходимости роспуска на путь где имеется группы вагонов, число которых, менее 10 единиц, перестановка вагонов на данный путь производится методом осаживания.

3.4. Отметки натурного листа

Натурный листок включает в себя следующие данные:

- в головной (общей) части: № поезда, станция формирования (отправления), индекс поезда, станция назначения, дата, время прибытия поезда, номер пути прибытия, общее количество вагонов в составе, вес состава брутто, номер головного вагона в составе.

<u>Меловая разметка на вагонах обозначается условным кодом:</u>

- вагоны с людьми, проводниками - "люди";

- негабаритные грузы - "негаб";

- негабаритные грузы (платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й,6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени; сверхнегабаритные грузы и груженые транспортеры - "негаб. С горки не спускать";

- вагоны следующие под охраной - "охрана";

- вагоны с живностью - "живность";

- вагоны со стеклом - "стекло;

- вагоны с трафаретом "С горки не спускать" - "СГНС";

- вагоны нечетного направления - "С-5";

- вагоны назначением на участок от ст.Бердяуш до ст.Кропачево -"З-16";

- вагоны назначением на ст.Аносово - "Аносово";

- вагоны назначением на ст.Златоуст - "З-12";

- вагоны назначением на ст.Уржумка - "Уржумка";

- вагоны назначением на ст.Хребет - "Хребет";

- вагоны назначением на ст.Сыростан - "Сыростан";

- вагоны назначением на ст.Флюсовая - "Флюсовая";

- вагоны назначением на ст.Чебаркуль - "Чебаркуль";

- вагоны назначением на ст.Мисяш - "Мисяш";

- вагоны четного направления - Ч-21";

- вагоны назначением локомотивное депо - "депо";

- вагоны назначением на ст.Шартымка - "Шартымка";

- вагоны назначением на ст.Учалы - "Учалы";

- вагоны назначением на пути необщего пользования ст.Миасс 1 – в соответствии с названием пути.

3.5. Порядок работы с вагонами, запрещенными к роспуску с горки

При нахождении на путях приемоотправочного парка вагонов с ВМ, опасными грузами, с негабаритными грузами, с проводниками, цистерн со сжатыми и сжиженными газами и из-под них, ДСП ведет точный учет путей и места расположения таких вагонов в «Отчете начальнику станции» и на мониторе МПЦ.

Составитель поездов обеспечивает контроль за производством маневровой работы с грузами отдельных категорий требующих особых мер предосторожности (вагоны, запрещенные пропуску через сортировочную

горку, вагоны, запрещенные роспуску через горку, вагоны, требующие выполнения особых мер предосторожности при роспуске).

Запрещается производить маневры толчками и распускать с вытяжного пути:

- вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками, сопровождающими грузы;
- платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;
- вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок на ж.д. транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам;
- локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав, составы рефрежираторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;
- вагоны и специальный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах "С горки не спускать";
- сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длинной 25 метров и другими длинномерными грузами;
- цистерны со сжиженным газом и порожними цистернами из-под сжиженных газов;
- запрещается производство маневровых работ с неисправными вагонами, вагонами с нетиповыми конструкциями угрожающих безопасности движения, и состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;
- передвижение вагонов с изломами надрессорных балок, боковых рам производить в присутствии мастера или бригадира ТОР со скоростью не более 5 км/час;
- запрещается производство маневровых работ с вагонами с неисправными автотормозными приборами.

Передвижение таких вагонов разрешается производить в присутствии мастера или бригадира ТОР с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, последний вагон должен иметь действующие и включенные автотормоза;

Указанный подвижной состав может быть пропущен через вытяжной путь с маневровым локомотивом, методом осаживания на приемо-отправочные пути без толчков и резких остановок, скорость сцепления не должна превышать 3 км/час.

Перечень неисправностей вагонов запрещенных к роспуску и возможностью

маневров отдельным локомотивом:

- дверь крытого вагона на одном ролике, створка двери на одном валике;

- ползуны и навары колесных пар 6 мм и более;

- обрыв поясов и сдвиг котла цистерны;

- перекос кузова более нормы с обрывом стоек;

- сквозная трещина колеса;- тележка с отсутствующим или изломанным шкворнем;

- отсутствие зазоров в скользунах одной тележки;

- обрыв, излом хребтовой или концевой балки рамы вагона;

- излом, над рессорной балки или боковой рамы тележки;

- букса колесной пары со сдвигом более 10 мм;

- течь котла цистерны;

- наличие замазученных, облитых битумом дисков колесных пар;

- открытие крышки люков минераловозов, окатышевозов;

- отпускание деталей вагонов с нарушением нижнего габарита;

- вагоны с не отпуском тормозов, заклиненными колесными парами.

3.6. Порядок работы с подвижным составом, запрещенным к пропуску через вытяжку

Порядок работы с вагонами, запрещенными к пропуску через вытяжку.

Не допускается пропускать через вытяжной путь:

- груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, укладочные/разборочные краны, а также подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать";

- вагоны путеизмерителей и путеобследовательские станции ОАО РЖД.

Указанный подвижной состав может быть переставлен через стрелки нечетной горловины с выездом по главному четному (нечетному пути), с

маневровым локомотивом, методом осаживания на приемо-отправочные пути.

3.7. Особенности работы с отдельными грузами (подвижным составом), в том числе с длинобазными вагонами

Работа с длиннобазными вагонами.

Роспуск запрещен. Маневры с такими вагонами производятся методом осаживания отдельным локомотивом.

3.8. Маневровая работа с вагонами, загруженными опасными грузами и порядок их ограждения на приемоотправочных путях.

Согласно "Инструкции по работе с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 ("ВМ") на станции Миасс 1" роспуск с вытяжного пути вагонов, загруженных грузом "ВМ" всех условных номеров запрещен.

Перестановка вагонов с опасными грузами производится методом осаживания с включенными и опробованными автотормозами только локомотивом без толчков и резких остановок, скорость сцепления не должна превышать 3 км/час.

ДСП при необходимости производства маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами 1 класса "ВМ", цистерн со сжиженными газами, порожних цистерн из под сжиженных газов и постановки их на пути под накопление, обязан дать команду регулировщику скорости о постановке на путь стоянки этих вагонов со стороны вытяжного пути 2-х тормозных башмаков на разные нитки пути и на расстояние не менее 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов было не менее 50 метров, об этом ДСП также ставит в известность составителя поездов, а последний машиниста локомотива. О постановке охранных тормозных башмаков регулировщик скорости докладывает ДСП по радиосвязи.

После накопления группы вагонов состоящих не менее чем из 10 вагонов и извлечения регулировщиком скорости башмаков из-под этой группы вагонов, составитель поездов осаживает данную группу вагонов до соединения с впередистоящими вагонами. После выполнения выше перечисленных операций роспуск продолжается обычным порядком.

При наличие вагонов, загруженных опасными грузами 1 класса "ВМ", цистерн со сжиженными газами, порожних цистерн из под сжиженных газов, вагонов, загруженных хлором и цианитом на путях станции ДСП отмечает в «Отчете начальнику станции» условным обозначением "ВМ" или "ОГ 2 кл".

3.9. Формирование поездов.

Формирование поездов производится в процессе расформирования, в результате чего расформирование и формирование является единым процессом.

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ставить в поезда:

- вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов;
- вагоны, загруженные сверх грузоподъемности;
- платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов;
- вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;
- вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам, либо по перевозочным документам как груз на своих осях;
- платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано указаний о возможности их следования;
- платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;
- вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно- выгрузочных верхних и нижних устройств;
- полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;
- порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;
- вагоны для перевозки нефтебитума с неочищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу катания);
- вагоны, имевшие сход с рельсов или находившихся в поезде, потерпевшем крушение или аварию (допускаются только после их осмотра и признания годными для движения)

4. Действия в нестандартных ситуациях

4.1. Неисправность (прекращение действия) устройств СЦБ и связи, устройств автоматики

ДСП (ОПЦ) обнаружив неисправность устройств действует в соответствии Раздела 7 Инструкции о порядке пользования устройствами электрической централизации станции Миасс 1.

Обязан сделать запись в журнале ф.ДУ-46, и сообщить об этом: при неисправность устройств СЦБ - сменному инженеру ШЧ и сменному электромеханику СЦБ, при неисправность устройств связи – диспетчеру РЦС, при неисправностях стрелочных переводов или пути - диспетчеру пути, дорожному мастеру, при неисправностях устройств энергоснабжения - энергодиспетчеру.

До устранения неисправности, проверки работы устройств установленным порядком и оформления записи в журнале осмотра запрещается пользоваться неисправными устройствами.

При обнаружении нарушения целостности рельсовой колеи (излом рельса) необходимо остановить расформирование состава, задержать отцепы, скатывающиеся в направлении места повреждения, путем укладки тормозных башмаков.

При потере контроля стрелки роспуск отцепов прекращается.

В тех случаях, когда стрелка не переводится с монитора, но имеет контроль положения, после записи в журнале ф. ДУ-46, стрелка переводится на ручное управление при помощи курбеля. Перевод стрелки осуществляется по команде ДСП, составителем поездов.

При ручном управлении стрелкой после её перевода оператор поста централизации должен устанавливать стрелку на мониторе в положение задаваемого маршрута и заблокировать командой СТБ, убедиться в получении соответствующего контроля.

При отсутствии контроля положения централизованной стрелки, роспуск составов и маневровые передвижения по такой стрелке производит после закрытия ее на струбцину и навесной замок.

Выключение устройств из централизации электромеханик производит в соответствии с п.2 Инструкции ЦШ-530-11 и Раздела 5 Инструкции о

порядке пользования устройствами электрической централизации станции Миасс 1, о чем делает запись в журнале СЦБ. Остряки стрелки закрепляются в требуемом положении, работниками дистанции пути по указанию ДСП, в соответствии с требованиями инструкции по обеспечению безопасности движения при производстве путевых работ, о чем делается запись в журнале осмотра ДУ-46. За надежность закрепления остряков несет ответственность работник ПЧ, за положение в требуемом маршруте несет ДСП. Стрелка блокируется командой СТБ и на мониторе навешивается аншлаг.

Взрез стрелки определяется по монитору соответствующим алармом взреза стрелки. Взрез стрелки сопровождается звуковым сигналом, ДСП обязан прекратить движение по этой стрелке, оформить запись в журнале ф. ДУ-46 сообщает ДС, ДСЗ, диспетчеру ШЧ, ПЧ. Переводить взрезанную стрелку с монитора и руководствоваться контролем ее положения запрещается.

После устранения неисправности стрелки и проверки ее работы электромеханик и дорожный мастер делают отметку в журнале СЦБ о разрешении движения по этой стрелке.

При выходе из строя парковой связи передача указаний производится по телефону, станционной радиосвязи, делается запись в журнале ф. ДУ-46 и сообщается сменному инженеру РЦС.

4.2. Порядок действия работников в случае остановки вагонов на спускной части и другие нестандартные ситуации.

При роспуске вагонов с вытяжного пути могут возникнуть нестандартные ситуации, для разрешения которых ДСП, составителю поездов, регулировщику скорости необходимо оперативно принимать меры по недопущению последствий, которые могут быть вызваны ими.

При производстве маневров с большими составами на кривых участках пути станции или в условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель) чаще передавать сигналы и указания по станционной радиосвязи или двухсторонней парковой связи, использовать для передачи сигналов регулировщика, сигналиста.

При отсутствии возможности соединения автосцепок из-за несовпадения продольных осей в кривых участках пути при маневровой работе, составителю поездов ЗАПРЕЩАЕТСЯ проводить повторное соединение в данном месте. Соединение производится на прямом участке пути после

подтягивания или осаживания вагонов.

Сверхнормативная разница по высоте между продольными осями автосцепок устраняется только путем перестановки вагонов.

Осмотр неисправного автосцепного устройства производится только после расцепления и установки вагонов и локомотива от вагона на расстояние не менее 10 м друг от друга, закрепления вагонов тормозными башмаками и предупреждения машиниста локомотива, дежурного по станции о предстоящем заходе руководителя маневров внутрь колеи.

В случае возникновения угрозы углового столкновения из-за выкатывания вагонов с путей в сторону вытяжного пути (штормовой ветер, и прочие причины) регулировщик скорости должен предупредить составителя поездов на вытяжном пути по радиосвязи (см. выше) о прекращении роспуска и уложить тормозной башмак «зарядки» со стороны вытяжного пути (на рельс за 5 метров перед башмакосбрасывателем со стороны вытяжки). "Зарядка" снимается после заезда маневрового локомотива на путь перед соединением состава. Об укладке и уборке "зарядок" регулировщик скорости докладывает ДСП, который навешивает или снимает аншлаг "башмак" с монитора АРМ ДСП МПЦ.

Во всех случаях схода вагона подается команда на прекращение роспуска вагонов.

В случае самопроизвольного расцепления вагонов на горбу вытяжного пути по команде составителя поездов ДСП должен приготовить маршрут на путь, где нет вагонов с опасными грузами, людьми, локомотивами; предупредить регулировщика скорости о торможении отцепа и его остановке.

При повреждении стрелочного перевода, прекращается роспуск вагонов, движение по стрелке закрывается.

В случае если при роспуске состава с вытяжного пути, отцеп соединился со стоящими на пути вагонами с превышенной скоростью, то в этом случае ДСП должен дать команду регулировщику скорости и старшему осмотрщику вагонов осмотреть данный вагон (вагоны) на предмет целостности деталей и узлов, а также обратить внимание и проверить, по возможности, целостность реквизитов крепления и состояние груза. При выявлении неисправностей, регулировщик скорости сообщает об этом ДСП, который ставит в известность начальника станции или ДСЗ. Организуется комиссионный

осмотр вагонов в отцепах, соединившихся с превышением скорости, при участии руководителя станции, старшего осмотрщика, приемосдатчика груза и багажа, и в случае необходимости принимается соответствующие меры. Запрещается работникам цеха движения производить работы, не свойственные их должностным обязанностям.

Запрещается производство маневровой работы при исправно действующих устройствах СЦБ по запрещающим сигналам маневровых светофоров.

Запрещается при производстве маневровой работы движение маневрового состава (локомотива) в обратном направлении "по неиспользованному маршруту".

В исключительных случаях при обоснованном производстве маневровой работы в обратном направлении "по неиспользованному маршруту маневровые передвижения производить порядком, установленным как для производства маневровой работы при запрещающих показаниях светофоров при исправно действующих устройствах СЦБ:

- замкнуть маршрут попутными маневровыми светофорами без открытия маневрового сигнала; при невозможности замыкания маршрута попутными маневровыми светофорами ДСП на мониторе АРМ ДСП МПЦ устанавливает стрелки по маршруту следования и замыкает командой "СТБ";

- ДСП проверяет готовность маршрута, после чего передает машинисту маневрового локомотива (составителю поездов если следование вперед вагонами) устное указание в соответствии Приложения № 20 ИДП.

Запрещается производить маневровую работу с вагонами имеющими «забуферение» автосцепных устройств до осмотра данных вагонов и принятия мер к расцеплению вагонов на месте «забуферения».

В случае невозможности расцепления вагонов дальнейшие действия производить только по указанию старшего осмотрщика вагонов.

Запрещается соединение и осаживание вагонов на спускной части в стрелочной зоне без составителя поездов.

В случае отсутствия документов на вагоны в поезде, подлежащему расформированию, условные обозначения об особых условиях роспуска при формировании сортировочного листка проставляются автоматически на основании обработки данных натурного листа. При отсутствии информации

на данный вагон работа с ним производится как с подвижным составом, запрещенным к роспуску.

При производстве маневровой работы запрещается работникам станции производить переговоры по радиосвязи, не связанные с производством данной работы.

4.4. Порядок действия работников в случае замазученности колесных пар вагонов.

Пропуск данных вагонов произвести только локомотивом.

4.5. Другие нестандартные ситуации

Работа с вагонами загруженными опасными грузами 1класса (ВМ) и 2 класса.

При нахождении в распускаемых составах и на сортировочных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженным газом (ОГ 2 кл) должны выполняться следующие требования:

Согласно "Инструкции по работе с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 ("ВМ") на станции Миасс 1" роспуск с вытяжного пути вагонов, загруженных грузом "ВМ" всех условных номеров запрещен.

Перестановка вагонов с опасными грузами производится только локомотивом без толчков и резких остановок, скорость сцепления не должна превышать 3 км/час.

ДСП при необходимости производства маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами 1 класса "ВМ", цистерн со сжиженными газами, порожних цистерн из под сжиженных газов и постановки их на пути под накопление, обязан дать команду регулировщику скоростих о постановке на путь стоянки этих вагонов со стороны вытяжного пути 2-х тормозных башмаков на разные нитки пути и на расстояние не менее 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов было не менее 50 метров, об этом ДСП также ставит в известность составителя поездов, а последний машиниста локомотива. О постановке охранных тормозных башмаков регулировщик скорости докладывает ДСП по радиосвязи.

После накопления группы вагонов состоящих не менее чем из 10 вагонов и извлечения регулировщиком скорости башмаков из-под этой группы вагонов, составитель поездов осаживает данную группу вагонов до

соединения с впередистоящими вагонами. После выполнения выше перечисленных операций роспуск продолжается обычным порядком.

При наличие вагонов, загруженных опасными грузами 1 класса "ВМ", цистерн со сжиженными газами, порожних цистерн из под сжиженных газов, вагонов, загруженных хлором и цианитом на путях станции ДСП отмечает в «Отчете начальнику станции» условным обозначением "ВМ" или "ОГ 2 кл".

4.6. Производство путевых работ.

Производство путевых и других работ на стрелочных переводах и путях приемоотправочного парка, должно производится во время перерыва маневровой работы или с закрытием путей, стрелок для движения после согласования с ДСП и оформлением записи в журнале ф.ДУ-46.

Приступить к работе можно только после ограждения места производства работ. После окончания ремонтных работ приступить к производству маневровой работы разрешается только после оформления записи в журнале ф. ДУ-46 и убеждения ДСП в том, что работы прекращены, сигналы ограждения сняты и габариты восстановлены.

Ограждение места производства осуществляется согласно ИСИ. Стрелки, ведущие на место производства работ, выводятся в положение, исключающее заезд маневрового состава и на мониторе устанавливаются предупредительные аншлаги.

5. Неблагоприятные метеоусловия, зимний период

До наступления зимы устройства вытяжного пути должны быть полностью подготовлено к работе в зимних условиях, обучены и расставлены кадры. Работники должны быть обучены правильным приемам работы, особенностям работы в зимних условиях.

При наступлении сложных метеорологических условий (туман, гололед, ледяной дождь, метель, повышенная скорость ветра) руководителем смены перед началом работы (в период работы) производится дополнительное информирование работников.

Основные меры по обеспечению бесперебойной работы по роспуску вагонов:

- место расцепки вагонов должно иметь ровную поверхность, должно быть очищено от снега, мусора и посторонних предметов. Зимой посыпано песком

или шлаком;

- для уменьшения жесткого торможения и предотвращения схода вагонов через тормозной башмак, наносить графитовую смазку на подошву тормозного башмака;

- тормозные башмаки во избежание их обледенения должны храниться на специальных стеллажах или настиле, бросать башмаки в снег категорически запрещается;

- производить роспуск составов с уменьшенной скоростью;

- обеспечивать подход отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке со скоростью не более 5 км/час;

- своевременно производить уборку и вывозку снега с путей приемо-отправочного парка;

Работа в зимних условиях:

В снегопад первые отцепы в составе, тормозят меньше, т.к. из-за снега, находящегося на головке рельса они испытывают большое сопротивление движению. Исключением является снегопад в оттепели, когда снег особого сопротивления движению не оказывает.

- при сильном снегопаде и морозе требуется чаще проверять перевод стрелок.

- зимой РСДВ, составитель поездов должны быть одеты в теплую, не мешающую при движении одежду.

Рабочее место должно быть заблаговременно очищено от снега и посыпано песком или песко-соляной смесью. Всегда в запасе на тормозной позиции должен быть сухой песок или графитовая смазка, хранящаяся в закрывающихся ящиках. РСДВ несет ответственность за своевременную очистку от снега башмакосбрасывателей, рабочих междупутий, рельсовой колеи в районе торможения вагонов башмаками. Графитовой смазкой пользуются для "смягчения" торможения при низких температурах.

Песком посыпают на головку рельса при небольшом снегопаде во время оттепели, в гололед, когда эффективность торможения уменьшается.

Для предупреждения выбивания тормозного башмака следует:

- хранить башмак только в специальных ящиках или на специальном настиле во избежание налипания на них снега и обледенения;

- своевременно очищать от снега и льда башмакосбрасыватели;

- поставив башмак на рельс, следует отойти на безопасное расстояние с готовностью установить второй башмак в случае выбивания первого;

- перед роспуском проверяет и своевременно очищать головку рельса от льда и снега в районе тормозной позиции.

В случае выявления самопроизвольного движения вагонов по сортировочным путям в направлении вытяжки (по причине сильного, штормового ветра или наличия участков с противоуклоном), работники станции или машинисты маневровых локомотивов обязаны незамедлительно сообщить по радиосвязи об этом ДСП, указав номер пути и примерное местонахождение движущегося отцепа.

В случае производства в данный момент роспуска вагонов, ДСП обязан, до получения сообщения об остановке вагонов, прекратить роспуск на данный путь, дать команду составителю поездов на задержание последующих скатывающихся на этот путь отцепов (при наличии), либо движущихся в обратном направлении вагонов, визуально определить лично или по докладам других работников динамику движения данных вагонов (разгоняются или останавливаются).

При возникновении угрозы выхода вагонов за пределы полезной длины сортировочного пути в подгорочную горловину и бокового столкновения, ДСП обязан прекратить роспуск отцепов. После остановки вагонов в горловине или на пути ДСП организует прицепку к данным вагонам маневрового локомотива, осаживание их в сторону четной горловины, соединение их с «барьерной группой» или надежное закрепление на сортировочном пути тормозными башмаками.

Запрещается роспуск вагонов на пути, где работает снегоуборочная техника.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ
инструкции по работе одиночными (изолированными) толчками
станции Миасс 1 Южно-Уральской железной дороги

Составил:	**ДС**	**Луценко П.А.**
Проверил:	**ДНЧ-4**	**Мишин М.В.**
Согласовано:	**ДЦС**	**Фрид Д.Б.**
	ТЧЭ	**Белецин А.К.**
	ВЧДЭ	**Жуков К.В.**
	ШЧ	**Городилов В.В.**