

ЦШ ОАО «РЖД»
КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА № 13.4.1
Устройства тоннельной и мостовой сигнализации, оповещения о приближении поезда
Выполняемая работа
Проверка соответствия фактической длины участков приближения устройств сигнализации и оповещения проекту
Средства технологического оснащения: носимые радиостанции или другие средства связи, необходимая техническая документация, сигнальный жилет

1 Общие указания

1.1 Настоящая карта технологического процесса распространяется на все типы устройств тоннельной и мостовой сигнализации.

1.2 Работа производится с предварительной записью в Книге приема и сдачи дежурств по тоннелю (мосту).

Проверка извещения устройств тоннельной и мостовой сигнализации осуществляется методом наблюдения при проследовании поездов в четном и нечетном направлениях или же методом искусственного занятия рельсовых цепей участков приближения в свободное от движения поездов время или технологическое "окно" по согласованию с дежурным по железнодорожной станции или поездным диспетчером.

Занятие участков приближения к тоннелю (мосту) производится путем наложения шунта для испытания рельсовых цепей сопротивлением 0,06 Ом на участок приближения к тоннелю (мосту). Шунт должен иметь бирку с указанием срока очередной проверки в РТУ дистанции СЦБ.

1.3 При выявлении недостатков, влияющих на нормальную работу тоннельной (мостовой) сигнализации, необходимо принять меры к их устранению.

При выявлении неисправностей элементов тоннельной (мостовой) сигнализации, устранение которых должны выполнять работники других служб, следует по имеющимся в наличии мобильным средствам связи доложить об этом ДСП с последующей записью в Журнале осмотра.

1.4 Восстановление исправного состояния или замена выявленных при проверке неисправных элементов тоннельной (мостовой) сигнализации производится по согласованию с ДСП согласно требованиям Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ.

2. Меры безопасности

2.1 При устройств тоннельной и мостовой сигнализации следует руководствоваться требованиями разделов II, III, 4.6, XI «Правил по охране труда при техническом обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки в ОАО «РЖД», утвержденных Распоряжением ОАО «РЖД» № 2013р от 30.09.2009 г., а также требованиями пунктов 1.16 - 1.23 «Инструкции по охране труда для электромеханика и электромонтера устройств сигнализации, централизации и блокировки в ОАО «РЖД»», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 31.01.2007 г. №136р.

2.2 Работа производится без снятия напряжения в порядке текущей эксплуатации с оформлением записи в оперативном журнале, электротехническим персоналом, имеющим группу по электробезопасности при работе в электроустановках до 1000 В не ниже III.

2.3 Работа выполняется бригадой, состоящей не менее чем из двух работников, один из которых должен следить за движением поездов.

Члены бригады перед началом работ должны быть проинструктированы установленным порядком.

3 Проверка соответствия фактической длины участков приближения устройств сигнализации и оповещения проекту

Соответствие фактической и расчетной длин участков приближения для устройств тоннельной и мостовой сигнализации проверяют в такой последовательности:

- по технической документации (проекту перегона и т. п.) определить ординаты мест расположения моста и тоннеля, сигнальных установок (точек), границы рельсовых цепей четного и нечетного направлений движения, от которых начинает поступать извещение о приближении поезда, сигнальные установки (точки), через которые поступает извещение на железнодорожный мост или в тоннель.

- по ординатам (километровым и пикетным столбам) определить фактическое место расположение тоннеля (моста), сигнальных точек (установок) и границ рельсовых цепей четного и нечетного направлений движений, от которых поступает извещение о приближении поезда. При определении фактической длины участков приближения следует обратить внимание на те участки железных дорог, где проводились работы по модернизации устройств, капитальному ремонту верхнего строения пути или связанные с изменением границ рельсовых цепей, переносом сигнальных точек (установок) на новые ординаты.

- фактическую длину участков приближения каждого направления (четного и нечетного) сравнить с расчетной по проекту. Фактическая длина участков приближения поезда устройств тоннельной и мостовой сигнализации не должна быть меньше расчетной.

Далее проверить фактическое извещение устройств тоннельной или мостовой сигнализации, т. е. от тех ли блок-участков (рельсовых цепей), указанных в технической документации (проекте перегона или станции), подается фактическое извещение. Фактическое извещение устройств тоннельной и мостовой сигнализации проверяют методом наблюдения при проследовании поездов в четном и нечетном направлениях или же методом искусственного занятия рельсовых цепей участков приближения.

Об окончании проверки поставить в известность дежурного по тоннелю (мосту) и дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера).

4 Оформление результатов

4.1 Об окончании и результатах проверки сделать запись в Книге приема и сдачи дежурств по тоннелю (мосту).

4.2 О выполненной работе запись в Журнале формы ШУ-2.