



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«8» сентября 2013 г. № УТ-15/р

ТЗ-1, ТБД
к организации в ходе
в действии Памятки
и ее изданию в форме
1102.132

Об утверждении «Памятки для локомотивных бригад
по выявлению из кабины локомотива отступлений в содержании
земляного полотна»

В целях более эффективной организации эксплуатационной работы и повышения безопасности движения поездов:

1. Утвердить и ввести в действие с 18 марта 2013 г. «Памятку локомотивной бригаде по выявлению из кабины локомотива отступлений в содержании земляного полотна».
2. Заместителю начальника Дирекции тяги Маралову Е.С. организовать изучение прилагаемой Памятки причастными подразделениями.
3. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Мишина С.П.

Вице-президент
ОАО «РЖД»,
начальник Дирекции тяги



А.В.Воротилкин

Исп. Рудаков Л.Е.
7-50-59, ЦТ
Исп. Питерский В.И.
2-50-32, ПКБ ЦТ

Вк-414/3 Сед Т

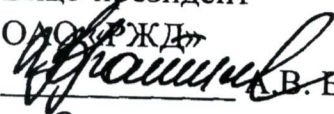
12. 02. 2013

Дирекция тяги - филиал ОАО «РЖД»
Западно-Сибирская
дирекция тяги
г.Новосибирск

УТВЕРЖДАЮ

Вице-президент

ОАО «РЖД»

 В. Воротилкин

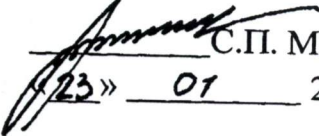
«8» 02 2013 г.

**Памятка
для локомотивных бригад по выявлению из кабины локомотива
отступлений в содержании земляного полотна**

Лист согласования

СОГЛАСОВАНО

Первый заместитель
начальника Дирекции тяги –
филиала ОАО «РЖД»

 С.П. Мишин
«23» 01 2013 г.

Директор ПКБ ЦТ –
филиала ОАО «РЖД»

 Ю.И. Попов
«15» сентября 2013 г.

**Памятка
для локомотивных бригад по выявлению из кабины локомотива
отступлений в содержании земляного полотна**

При резких изменениях температуры окружающего воздуха, выпадении атмосферных осадков возрастает угроза деформации элементов рельсовой колеи и земляного железнодорожного полотна. Необходимо уделять особое внимание взаимодействию элементов ходовых частей локомотива и пути, при этом:

- галопирование локомотива может являться причиной начальной стадии разрушений земляного полотна с последующим развитием вертикального толчка;

- вертикальные раскачивания на низменных участках может являться причиной насыщения влагой грунта и деформацией отдельных мест земляного полотна;

- потеря кодов локомотивных устройств может являться причиной излома рельса, разрыва стыка.

Если при следовании с поездом обнаружена неисправность пути, непосредственно создающую угрозу безопасности движения (излом рельса, размыв пути, обвал, снежный занос, выброс – угол в плане пути и т.д.) применить экстренное торможение, приняв все возможные меры для остановки поезда до опасного места.

При обнаружении бокового, вертикального «толчка» в пути следования машинист поезда обязан:

- применить служебное торможение и внимательно следить за состоянием подвижного состава до остановки поезда;

- немедленно сообщить по поездной радиосвязи машинистам вслед идущего и попутного или встречного поездов (когда создана угроза безопасности движения по смежному пути), ДСП, ограничивающим перегон, или ДНЦ по форме:

"Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист (фамилия) поезда № на...км... пикета обнаружил "толчок" (боковой, вертикальный или стук и т.д.) при скорости... км/ч. Сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или имеется)»;

- при следовании с пассажирским поездом передать информацию о причине остановки начальнику поезда;

- получить подтверждение о том, что информация о «толчке» воспринята машинистами вслед идущих, попутных и встречных поездов, а также ДСП (ДНЦ) ограничивающим перегон.

ДСП, получив сообщение от машиниста о наличии "толчка" в пути обязан прекратить отправление попутных поездов на перегон по указанному пути, сообщить о "толчке" в пути машинистам поездов, отправленных со станции ранее и дорожному мастеру (бригадиру пути).

После остановки пассажирского поезда его осмотр производят машинист совместно с начальником поезда. Осмотр других поездов производит машинист поезда.

Если при осмотре поезда неисправности локомотива, вагонов и пути под составом не выявлены, после доклада ДСП (ДНЦ) о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч. После проследования опасного места всем составом следовать с установленной скоростью.

Если причиной толчка послужили: лопнувший рельс, размыв пути, обвал, выброс пути и другие неисправности пути, угрожающие безопасности движения поездов, дальнейшее следование поезда по опасному месту разрешается только после осмотра данного места работником пути (должностью не ниже бригадира) и обязательной записью им в бланке формы ДУ-61 о возможности проследовать опасное место с указанием скорости движения.

При наличии заключения работника пути подтвержденного записью о допустимой скорости движения на бланке предупреждения ДУ-61 данного поезда, по опасному участку разрешается пропустить только один поезд.

Пропуск поездов по лопнувшему рельсу в пределах мостов или тоннелей во всех случаях запрещается.

В случае возникновения и обнаружения препятствия (размыв пути, обвал, снежный занос, развалившийся груз и т.д.) по соседнему пути, машинист должен остановить поезд и организовать его ограждение установленным порядком.

При неисправности радиосвязи машинист поезда, обнаруживший неисправность пути, обязан принять все возможные меры для передачи соответствующей информации ДСП или ДНЦ, при необходимости и с использованием сотовой связи.

Машинисты вслед идущих поездов, получив информацию о «толчке» обязаны:

- остановить поезд, не доезжая указанного места препятствия, убедиться в возможности безопасного следования и проследовать это место со скоростью обеспечивающей безопасность движения поездов, но не более 20 км/час всем составом;

- о выявленных на месте препятствия неисправностях сообщить по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП, а при обнаружении

неисправности, угрожающей безопасности движения, остановить поезд и возобновить движение только после устранения этой неисправности работниками пути.

– дорожный мастер, а при его отсутствии - бригадир пути на первом, отправляемом со станции поезде, выезжает на перегон и принимает необходимые меры по выявлению и устранению неисправности.

При обнаружении локомотивной бригадой отступлений в состоянии земляного полотна в период ливневых дождей или пропуска паводковых вод, машинист локомотива обязан немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей станции для принятия незамедлительных мер.

В связи с началом снеготаяния (появления паводковых и ливневых вод):

Особо обратить внимание на опасные больные места земляного полотна, места застоя воды в кюветах и малых искусственных сооружениях.

В период снеготаяния и ливневых дождей обращать особое внимание на участки подверженные обвалам, сплывам, просадкам (толчке в пути) и подмывам.

Для предупреждения возникновения деформаций и размывов необходимо учитывать признаки, свидетельствующие о реальной угрозе сохранности объектов путевого хозяйства. К таким признакам относятся:

- протекание воды вдоль земляного полотна с увеличением скорости течения;
- образование водоворотов, завихрений, промоин глубиной более 1м от обреза фундаментов малых искусственных сооружений;
- уровень подпора воды менее чем 0,5м до бровки земляного полотна;
- образование крупных водоворотов у промежуточных опор с помутнением воды;
- подъем воды в кюветах и канавах выше расчетного уровня (менее 0,25м от бровки кювета);
- выход жидкой грязи или более мутной воды из низового конца напорной трубы;
- промоины в балласте в виде глубоких прорезей.

По прогнозам синоптиков переход среднесуточной температуры окружающего воздуха к положительным температурам наступает в конце марта – по май (в зависимости от географического расположения дороги) с максимальным в этот период подъемом уровня паводковых вод.

Все это создает неблагоприятную гидрологическую обстановку для развития весеннего, высокого паводка рек, интенсивного снеготаяния перенасыщения земляного полотна талыми водами и как результат возможность внезапной деформации земляного полотна, повреждения искусственных сооружений (мостов, тоннелей), подтопления станционных путей.

В данный период необходимо локомотивным бригадам обращать особое внимание на состояние пути, земляного полотна, искусственных сооружений, работы рельсовых цепей. Особое внимание обращать на места пропуска паводковых вод: мосты, трубопроводы, трубы, лотки и т.д.

При возникновении в этих местах ледяных торосов, заторов льда, выхода воды до уровня насыпи немедленно сообщать об этом ДСП и ДНЦ.

Обеспечить у локомотивных бригад наличие информации о местах возможного размыва путевой призмы, выхода паводковых вод на пути и горловины станций со схемами оповещения и действиями локомотивных бригад в этих случаях.

Локомотивным бригадам незамедлительно передавать информацию поездному диспетчеру и дежурным по станциям при любом выходе воды на путь, местах подтоплений, подъема воды до уровня насыпи и других выявленных замечаниях в пути следования.

Машинист локомотива, обнаруживший в пути следования видимые признаки отклонений от нормативных параметров пути (сплывы) откосов, насыпей и выемок, размывы пути, выход воды на железнодорожные пути обязан немедленно принять меры к остановке поезда перед опасным местом экстренным торможением. Незамедлительно сообщить по радиосвязи об остановке вслед идущим и встречным поездам, дежурным по станциям, ограничивающим перегон или поездному диспетчеру при диспетчерской централизации о месте обнаружения неисправности.

Осмотреть состояние пути, земляного полотна и подвижного состава, проследовавшего по опасному месту. После осмотра доложить дежурным по станции, ограничивающим перегон или поездному диспетчеру при диспетчерской централизации, а так же вслед идущим и встречным поездам о характере неисправности.

При обнаружении провесов и размывов земляного полотна, резких углов в плане, выхода воды на путь, а также обрушения откосов или других деформаций земляного полотна, которые могут привести к сходу подвижного состава, ЗАПРЕЩАЕТСЯ приводить поезд в движение.

При отсутствии указанных неисправностей, разрешается проследовать опасное место со скоростью не более 15 км/час всем составом. Если

машинист самостоятельно не может определить возможность следования по опасному месту, необходимо вызвать работников пути для определения порядка дальнейшего следования.

Примеры деформации пути и земляного полотна приведены в приложении А данной памятки.

Видимые неисправности пути являются препятствием для движения поездов и требуют немедленной остановки подвижного состава до места препятствия, вплоть до экстренного торможения.

При обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, остановить поезд и возобновить движение только после устранения этой неисправности.

Приложение А

(справочное)

Примеры деформации пути и земляного полотна.

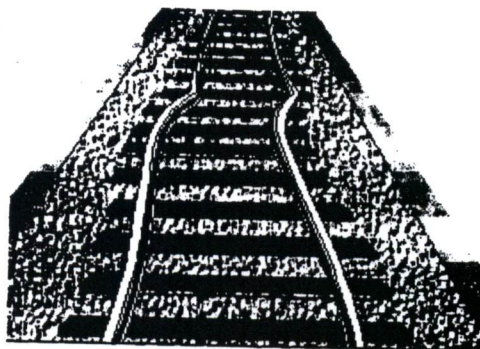


Рис. А.1. Выброс пути

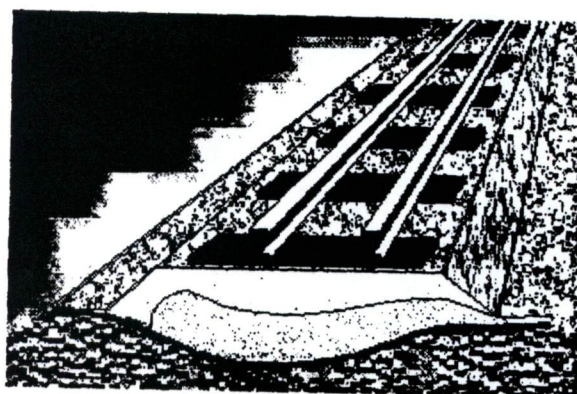
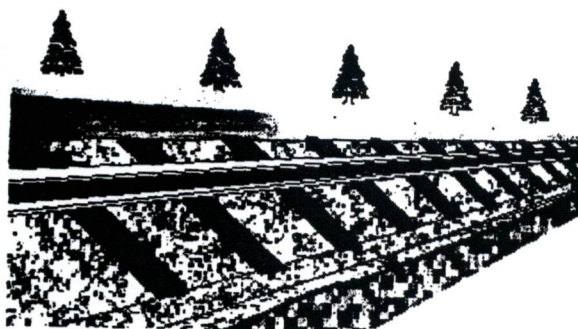


Рис. А.2. Балластные корыта



Рис. А.3. Перекос пути



Рис. А.4. Балластные мешки

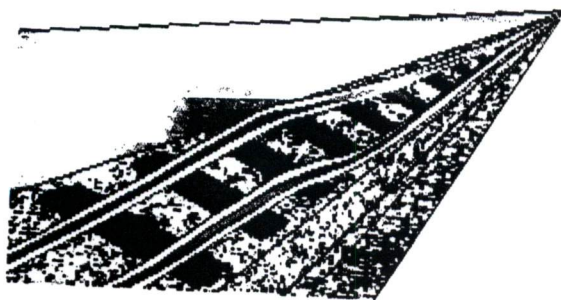


Рис. А.5. Пучина

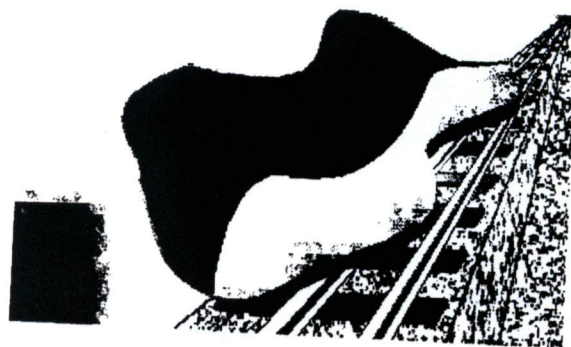


Рис. А.6. Сплыв

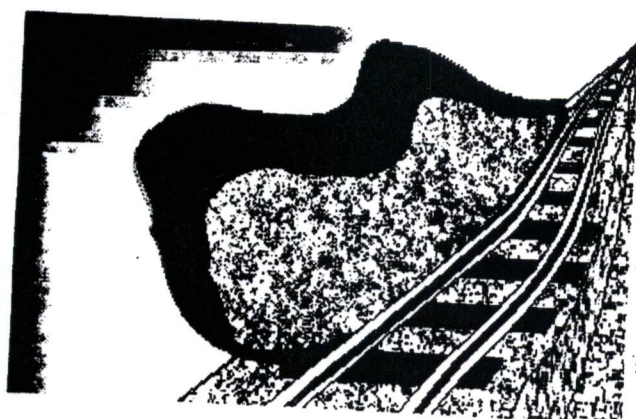


Рис. А.7. Оползень

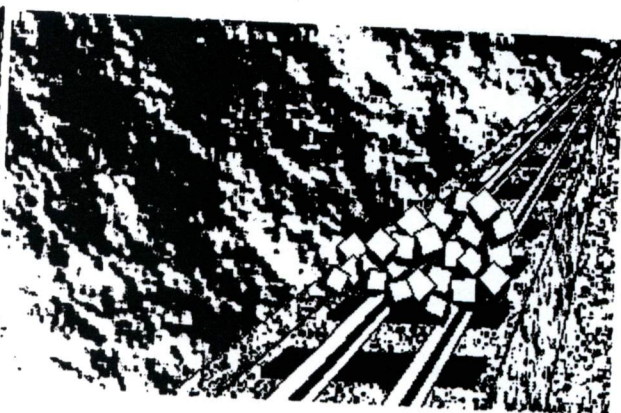


Рис. А.8. Обвал

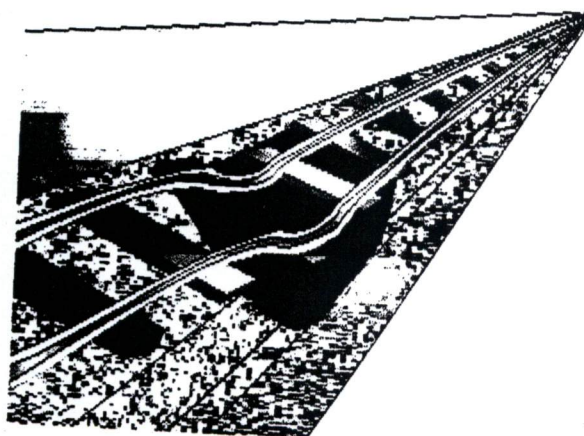


Рис. А.9. Провал



Рис. А.10. Подмыв

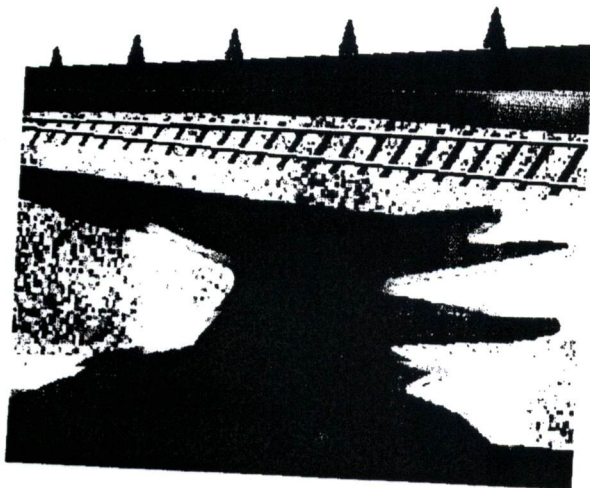


Рис. А.11. Овраг



Рис. А.12. Снежная лавина