

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО "ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ"

НАКАЗ

м. Дніпропетровськ

№ 593/Н

Про затвердження Порядку передачі
інформації, розслідування та обліку
збоїв в роботі АЛС, ПРЗ
на Придніпровській залізниці

3 метою вдосконалення оперативного розслідування випадків збоїв автоматичної локомотивної сигналізації та поїзного радіозв'язку, своєчасного вживання заходів з усунення зауважень, проведення якісного аналізу причин обліку, направлених на підвищення безпеки руху поїздів,

НАКАЗУЮ:

1 Затвердити та ввести в дію Порядок передачі інформації, розслідування та обліку збоїв в роботі автоматичної локомотивної сигналізації (АЛС) та поїзного радіозв'язку (ПРЗ) на Придніпровській залізниці.

2 Заступникам начальника залізниці, начальникам причетних служб довести цей наказ до причетних і підпорядкованих структурних підрозділів дорожнього підпорядкування, встановити контроль за його неухильним виконанням.

3 Працівникам залізниці суворо дотримуватись вимог Порядку, затвердженого цим наказом.

4 Наказ від 04.02.2008 № 52/Н вважати таким, що втратив чинність.

5 Контроль за виконанням цього наказу покласти на головного інженера – першого заступника начальника залізниці – Душейка В.В.

Начальник залізниці

П.О. Лоза

000109

1

3074

23 09 2008

НГ-НЗ-1

ЗНГРБ

НЗД

НЮ

Т

Ш

НРПГ

Кор.

Наказ підготувала служба локомотивного господарства.
Розсилка Ш, Д, Е, НРП, П, Т.

Вик. ТПБ Черкасов І.І.
3-01-43

Затверджено наказом
начальника залізниці
від "08" 09 2008
№ 533 /Н

ПОРЯДОК

передачі інформації, розслідування та обліку збоїв в роботі
автоматичної локомотивної сигналізації (АЛС) та поїзного
радіозв'язку (ПРЗ) на Придніпровській залізниці

1 Загальні положення.

Збій кодів АЛС – це короточасна відмова в роботі локомотивних або колійних пристроїв АЛС, що проявляється у невідповідності показань локомотивного і польового світлофорів, або поява незрозумілого показання локомотивного світлофора з наступним відновленням його роботи.

Не вважаються збоями кодів випадки зміни вогнів локомотивного світлофора, якщо це відбувається в повній відповідності з проектними рішеннями (при відправленні або прийомі поїздів при заборонних показаннях світлофорів).

Відмова в роботі ПРЗ – це втрата радіостанцією своїх функцій, що робить неможливим встановлення зв'язку машиніста локомотива з ДСП, ДНЦ або не забезпечує прийом радіосигналу від ДСП, ДНЦ.

Збій в роботі ПРЗ – це короточасна відмова в роботі поїзного радіозв'язку з наступним відновленням його роботи.

2 Машиніст поїзда у разі виявлення збою кодів АЛС, або збоїв в роботі ПРЗ зобов'язаний:

2.1 Повідомити по радіозв'язку чергового найближчої станції (ДСП) про ознаки збою в роботі пристроїв АЛС і ПРЗ, вказавши: номер сигнальної установки, кілометр, пікет, назву світлофора або ділянку колії в межах станції, номер поїзда, номер та депо приписки локомотива (МВРС), швидкість поїзда та показання локомотивного світлофора до моменту збою та у момент збою коду, та місце його відновлення, характер збою (короточасний, такий, що повторюється, тривалий) або зауваження щодо роботи радіозв'язку, своє прізвище.

На ділянках диспетчерської централізації вказані вище дані передати поїзному диспетчеру.

Зробити запис в журналі технічного стану локомотива (МВРС) форми з зазначенням всіх ознак, викладених у п.2.1, з зазначенням прізвища ДСП, який прийняв повідомлення.

2.3 Після прибуття в депо приписки на зворотному боці швидкостемірної стрічки та в книзі форми ТУ-137, зробити запис про ознаки збою, викладені у п.2.1, із вказівкою прізвища ДСП, що прийняв повідомлення.

3 Черговий по станції, отримавши повідомлення від машиніста, зобов'язаний:

3.1. При збої коду АЛС:

3.1.1 Якщо збій коду АЛС відбувся в межах станції, черговий по станції повинен перевірити по ТРА маршрут проходження поїзда, і якщо дана ділянка колії не кодується, повідомити про це машиніста поїзда.

3.1.2 У решті випадків, за інформацією машиністів локомотивів (МВРС), зробити запис про збій кодів АЛС в журналі форми ДУ-46, вказавши номер сигнальної установки, кілометр, пікет, назву світлофора або ділянку колії в межах станції, номер поїзда, номер та депо приписки локомотива (МВРС), швидкість поїзда та показання локомотивного світлофора до моменту збою та у момент збою коду, та місце його відновлення, характер збою (короткочасний, такий, що повторюється, тривалий), прізвище машиніста.

3.2 При збої в роботі ПРЗ:

Зробити запис в журналі ДУ-46 про збій в роботі ПРЗ із зазначення кілометра і пікету, номера поїзда і локомотива, депо приписки локомотива (МВРС), прізвища машиніста, характер зауваження в роботі ПРЗ.

3.3 При відмові в роботі ПРЗ:

Після зупинки поїзда на станції для отримання реєстрованого наказу поїзного диспетчера про подальше прямування поїзда з несправним ПРЗ, зробити запис про несправність ПРЗ в журналі ДУ-46 із зазначенням кілометра і пікету, номера поїзда і локомотива, депо приписки локомотива (МВРС), характер несправності, прізвище машиніста.

3.4 У всіх випадках:

Негайно повідомити про збій коду АЛС, несправності ПРЗ електромеханіку СЦБ, електромеханіку зв'язку, диспетчеру дистанції сигналізації та зв'язку (ШЧД) та поїзному диспетчеру (ДНЦ).

4 Поїзний диспетчер, отримавши інформацію про збій коду АЛС або несправність ПРЗ, зобов'язаний:

4.1 На ділянках з диспетчерською централізацією – зробити запис в журналі ДУ-46 з зазначенням ознаки збою в роботі АЛС і ПРЗ, вказавши номер сигнальної установки, кілометр, пікет, назву сигналу або ділянку колії в межах станції, номер поїзда, номер локомотива, депо приписки локомотива, швидкість поїзда та показання локомотивного світлофора до моменту збою та момент збою коду, та місце його відновлення, характер збою (короткочасний, такий, що повторюється, тривалий) або зауваження щодо роботи радіозв'язку, прізвище машиніста.

4.2 На всіх ділянках – повідомити про збої в роботі АЛС і ПРЗ диспетчера служби сигналізації і зв'язку (ШД). При несправності ПРЗ повідомити ШД і чергового локомотивного (моторвагонного) депо приписки локомотива (МВРС).

5 Електромеханік СЦБ, отримавши повідомлення про збій коду АЛС, зобов'язаний:

5.1 Уважно ознайомитися із записом в журналі ДУ-46 про характер збою кодів АЛС і повідомити про це ШЧД.

5.2 Зверити з ШЧД наявність і кількість допущених раніше збоїв кодів на даній ділянці, характер і причини попередніх збоїв.

5.3 Повідомити ШЧД про збій та виявлення причини і усунення відмови в роботі пристроїв кодування рейкових кіл.

5.4 Після з'ясування і усунення причин збоїв в роботі пристроїв АЛС, зробити запис про це в журналі ДУ-46 і доповісти ШЧД. У випадках, коли, при справно працюючих колійних пристроях АЛС, причина залишається не з'ясованою, даний випадок збою береться на контроль ШЧД до проведення у депо спільної перевірки локомотивних пристроїв АЛС.

6 Черговий електромеханік поста ДЦ зобов'язаний:

6.1 Отримавши інформацію від поїзного диспетчера про збій коду АЛС, доповісти ШЧД з зазначенням: номера поїзда і локомотива (МВРС), депо приписки локомотива (МВРС), найменування станції або перегону, ділянки колії та назву найближчого світлофора до станції, номери сигнальної точки або кілометра і пікету для перегону, швидкості поїзда і показання локомотивного світлофора у момент збою коду, характеру збою, прізвища ДНЦ, що повідомив про збої в роботі пристроїв.

6.2 У решті випадків повідомляє про збої в роботі АЛС диспетчера дистанції негайно.

7 Електромеханік радіозв'язку дистанції сигналізації та зв'язку, отримавши повідомлення про несправність пристроїв радіозв'язку, зобов'язаний:

7.1 Прибувши на станцію, уважно ознайомитися із записом в журналі ДУ-46 про характер несправності ПРЗ.

7.2 Провести із стаціонарної радіостанції не менше двох контрольних перевірок радіозв'язку з іншими локомотивами або МВРС на ділянці, де були виявлені зауваження в роботі радіозв'язку. За результатами перевірки оформити запис в журналі ДУ-46 і доповісти ШЧД.

7.3 При підтвердженні несправності дії радіозв'язку оперативно повідомити про це ШЧД.

8 Диспетчер дистанції сигналізації та зв'язку (ШЧД), отримавши повідомлення про збої в роботі АЛС або несправності ПРЗ, зобов'язаний:

8.1 Зробити запис про збій в роботі АЛС або несправності ПРЗ в журналі форми ШУ-78 з зазначенням ознак збою в роботі АЛС або ПРЗ, вказавши номер сигнальної установки, кілометр, пікет, назву світлофора або ділянку колії в межах станції, номер поїзда, номер локомотива (МВРС), депо приписки локомотива (МВРС), швидкість поїзда та показання локомотивного світлофора до моменту збою та у момент збою коду та місце його відновлення, характер збою (короткочасний, такий, що повторюється, тривалий) або зауваження щодо роботи радіозв'язку, прізвище машиніста, прізвища ДСП, ДНЦ, що повідомив про збій в роботі пристроїв. Повідомити керівництво дистанції про випадки збоїв в роботі АЛС або несправності ПРЗ.

8.2 Перевірити за журналом ШУ-78 наявність, кількість, характер і причини раніше допущених збоїв коду АЛС на цій ділянці, зокрема з нез'ясованих причин.

8.3 Разом з електромеханіком (старшим електромеханіком) СЦБ (зв'язку) дільниці організувати з'ясування причин збоїв в роботі пристроїв АЛС, ПРЗ, та усунення виявлених недоліків. Про вжиті заходи доповісти керівництву дистанції сигналізації та зв'язку та ШД з зазначенням конкретного місця збоїв кодів або несправності ПРЗ, прізвища працівника ШЧ, який з'ясовує причини збоїв.

8.4 Якщо збій коду АЛС, про який надійшло повідомлення, відбувся на території сусідньої дистанції сигналізації та зв'язку, оперативно повідомити про це ШЧД цієї дистанції і ШД.

8.5 Якщо за заявою лінійного працівника СЦБ або радіозв'язку (ШЧУ, ШНС, ШН) порушень в роботі колійних і стаціонарних пристроїв не виявлено, повідомити в локомотивне (моторвагонне) депо про необхідність комісійної перевірки локомотивних пристроїв АЛС, ПРЗ, а випадок збою береться на контроль.

8.6 Після усунення несправності пристроїв в ШЧ, ТЧ або РПЧ повідомити ШЧД про причини збою коду АЛС і причини несправності ПРЗ з наданням повної інформації відповідно затвердженої начальником служби сигналізації і зв'язку форми звітності обліку збоїв в роботі АЛС, ПРЗ і вжитими заходами. Зробити відповідний запис в журналі ШУ-78.

8.7 В трьохдобовий термін надати в локомотивне та моторвагонне депо інформацію про причини збоїв АЛС або несправності ПРЗ та вжиті заходи.

8.8 Щомісячно до 3 числа готувати для служби сигналізації і зв'язку довідку про порушення в роботі пристроїв АЛС і ПРЗ за минулий місяць за формою, затвердженою начальником служби сигналізації і зв'язку.

8.9 ШЧД несе особисту відповідальність за повноту обліку відмов пристроїв та короточасних збоїв в роботі АЛС і ПРЗ.

9 В локомотивних та моторвагонних депо:

9.1 Випадки збоїв АЛС, виявлені при розшифруванні швидкостемірних стрічок, які виникли на локомотивах (МВРС) приписки свого депо та приписки інших депо, реєструвати в журналі форми ТУ-133 № 3.

9.2 Розшифровувачам швидкостемірних стрічок при виявленні збоїв АЛС на локомотивах (МВРС) приписки інших депо в добовий строк доповідати про збій з попередньою причиною даної відмови розшифровувачам швидкостемірних стрічок в депо приписки локомотива (МВРС), які, в свою чергу, повинні зареєструвати збій в журналі форми ТУ-133 № 3 із зазначенням прізвища особи, що передала і прийняла повідомлення.

9.3 Також збої АЛС, виявлені при розшифруванні швидкостемірних стрічок, шифрувати макетом і передавати в групу обліку, яка передає дану інформацію в лабораторію служби сигналізації і зв'язку на ПЕОМ.

9.4 Випадки, передані в депо приписки локомотива (МВРС) з інших депо, повинні бути прийняті до обліку і розслідувані в трьохдобовий термін із

вжиттям організаційно-технічних заходів. Про результати розслідування і вжиті заходи доповідати в депо приписки локомотивної бригади.

9.5 Випадки збоїв АЛС, допущені на локомотивах (МВРС) інших депо, не враховувати у загальну кількість збоїв АЛС в депо приписки локомотивної бригади, а тільки вказувати в аналізах, в окремій графі "Збої кодів на ТРС інших депо", а в депо приписки локомотива (МВРС) брати до обліку.

9.6 Про випадки збою АЛС на дільниці, відсилати телеграму в структурний підрозділ служби сигналізації і зв'язку, який обслуговує дану дільницю шляху.

9.7 Випадки збоїв АЛС на локомотивах (МВРС) приписки свого депо розслідувати комісійно під головуванням головного інженера депо в установлені терміни та робити запис в журнали форми ТУ - 133 про причини несправності та вжиті заходи.

9.8 Проводити щомісячні засідання комісії по розгляду роботи АЛС за минулий місяць під головуванням головного інженера депо за участю старшого розшифровувача швидкостемірних стрічок, машиніста – інструктора по гальмах та працівників дистанції сигналізації та зв'язку. На засіданнях проводити аналіз збоїв АЛС, вживати заходів щодо недопущення випадків збоїв АЛС в подальшому та розглядати плани організаційно-технічних заходів щодо покращення стану локомотивних пристроїв безпеки. За результатами проведення засідання комісії оформляти протокол.

9.9 Щомісячно проводити аналіз кількості збоїв АЛС на локомотивах приписного парку свого депо за минулий квартал із зазначенням причин несправностей. На основі проведеного аналізу роботи АЛС за місяць розробляти заходи, спрямовані на покращення роботи АЛС.

9.10 У випадку виявлення зауважень по збоях роботи АЛС відповідальними працівниками депо повинна бути організована робота щодо оперативного вжиття заходів: перевірка роботи АЛС на шлейфі, а при виявленні несправності – проведення ремонту або заміни апаратури, яка вийшла з ладу.

10 Майстер дільниці з ремонту пристроїв АЛС і старший електромеханік контрольного пункту локомотивного та моторвагонного депо зобов'язані:

10.1 Щодня аналізувати інформацію про наявні збої в роботі АЛС і ПРЗ, зазначені в журналах форми ТУ-133, та у Книгах зауважень машиніста форми ТУ-137.

10.2 Отримавши від ШЧД інформацію про випадки збоїв в роботі АЛС, несправності ПРЗ, за якими не виявлено відхилень в утриманні колійних пристроїв АЛС або стаціонарних пристроїв радіозв'язку, вжити заходів щодо технічної перевірки локомотивних пристроїв АЛС або ПРЗ кожного локомотива та МВРС, що мали збій. Перевірка здійснюється за участю представника дистанції сигналізації та зв'язку, який відповідає за ремонт локомотивних пристроїв АЛС, ПРЗ. Про результати перевірки повідомити головного інженера локомотивного депо і ШЧД.

10.3 Щомісячно, згідно з записами в журналі ф. ТУ-133 і книзі ф. ТУ-137, розглядати порушення роботи АЛС і ПРЗ, що були допущені за минулий

місяць, та не пізніше 3 числа місяця, наступного за звітним, надавати довідку керівництву локомотивного (моторвагонного) депо про порушення в роботі пристроїв АЛС і ПРЗ, в т.ч. що викликали виключення їх на шляху прямування, із зазначенням причин і структурних підрозділів залізниці, з вини яких допущені порушення.

11 Старший електромеханік контрольного пункту локомотивного та моторвагонного депо зобов'язаний після розшифровки стрічок, на яких зафіксовані збої АЛС, повідомити ШЧД місце, де відбувся збій в роботі пристроїв АЛС і повну інформацію про цей випадок.

12 Диспетчер служби сигналізації і зв'язку (ШД), отримавши повідомлення про збої в роботі АЛС, ПРЗ, зобов'язаний зробити запис про збій в роботі АЛС, ПРЗ в обліковому журналі форми ШУ-78 та взяти під особистий контроль хід усунення відмов. Після усунення відмови і доповіді ШЧД зробити відповідний запис в журналі ШУ-78 із зазначенням причин відмови, прізвище працівника ШЧ, що усунув відмову, і вжиті в дистанції заходи щодо запобігання повторення подібних випадків.

13. Керівники дистанцій сигналізації та зв'язку, локомотивних та моторвагонних депо зобов'язані:

13.1 Щодобово перевіряти журнали ШУ-78 і ТУ-137 на наявність записів про збої кодів АЛС і відмов ПРЗ.

13.2 У трьохденний термін розслідувати всі випадки порушення роботи пристроїв АЛС і ПРЗ із вжиттям конкретних заходів, що виключають їх повторення.

13.3 Заступники начальників (головні інженери) дистанцій сигналізації та зв'язку, локомотивних та моторвагонних депо, що відають роботою приладів безпеки (АЛС і ПРЗ), щомісячно, не пізніше 5 числа, наступного за звітним, розглядають і спільно готують аналіз порушень дії пристроїв АЛС і ПРЗ з оформленням протоколу за наслідками розшифрування швидкостемірних стрічок і перевірок ПРЗ. Копії протоколів направляються до служб сигналізації і зв'язку, локомотивної та приміської служби.

13.4 Щоквартально, не пізніше 7 числа місяця, наступного за звітним періодом, готувати аналіз порушень роботи пристроїв АЛС і ПРЗ за минулий звітний період, який направляється у службу сигналізації і зв'язку, в дорожню лабораторію служби сигналізації і зв'язку і службу локомотивного господарства.

14 Порядок розслідування, аналізу і обліку порушень роботи пристроїв АЛС і ПРЗ в Управлінні залізниці.

14.1 Заступник начальника (перший інженер) служби сигналізації і зв'язку, начальник дорожньої лабораторії, начальник локомотивного господарства та служби приміських перевезень, щоквартально аналізують якість проведених у структурних підрозділах розслідувань випадків порушень роботи пристроїв АЛС і ПРЗ, а також ефективність розроблених ними заходів. Звіти надаються головному інженеру – першому

заступнику начальника залізниці не пізніше 10 числа місяця, наступного за звітним.

14.2 Головний інженер-перший заступник начальника залізниці раз в півріччя, спільно з начальниками або головними інженерами причетних служб розглядає звіти і аналіз порушень роботи АЛС і пристроїв ПРЗ.

15 Відомості про одну і ту ж несправність технічних засобів або збої в роботі АЛС та ПРЗ, отримані з різних джерел інформації (чергового по залізничній станції, депо, переїзду, машиністів і т.д.), враховуються в журналах форми ШУ-78 як одна несправність ПРЗ або збій в роботі АЛС.

16 Начальникам дистанцій сигналізації та зв'язку, локомотивних та моторвагонних депо, переглянути сумісний порядок перевірки та усунення несправностей АЛС до кінця третього кварталу.

17 Порядок обліку і віднесення причин збоїв кодування АЛС за господарствами залізниці.

17.1 Випадки порушення роботи рейкових кіл на перегоні, відсутність рейкових з'єднувачів на перегоні, пробій ізоляції, збої кодування АЛС унаслідок впливу намагніченості рейок та інші відносяться за господарством колії.

17.2 Випадки порушення роботи пристроїв АЛС протягом 3 діб на одному місці (3 і більше разів) різними локомотивами (МВРС), враховуються як збої АЛС з причини несправності польових пристроїв. Віднесення причин збою за відповідним господарством, здійснюється після проведення додаткового розслідування.

17.3 Випадки порушення роботи пристроїв АЛС за добу в різних місцях одним локомотивом або МВРС (3 і більше разів), при відсутності збоїв в цих місцях іншими локомотивами (МВРС), враховуються як порушення роботи пристроїв АЛС і відносяться до обліку за локомотивними пристроями. Віднесення причин збою за відповідним господарством здійснюється після проведення додаткового розслідування.

17.4 Випадки порушення роботи пристроїв АЛС, що відбулися при відключенні електроенергії на перегоні або станції, відносяться за господарством електропостачання.

17.5 Інші випадки збоїв кодів АЛС, при розслідуванні яких не встановлені конкретні причини їх виникнення, вважаються поодинокими та за господарствами залізниці не враховуються.