|  |
| --- |
|  |
| Распоряжение ОАО "РЖД" от 05.08.2016 N 1590р"Об утверждении и введении в действие Положения об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники на инфраструктуре ОАО "РЖД" |
|   |

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 5 августа 2016 г. N 1590р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ И ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ

ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ БРИГАД СНЕГОУБОРОЧНОЙ

И СНЕГООЧИСТИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"

В целях обеспечения единого порядка подготовки и организации работы снегоуборочной техники в зимний период на железных дорогах ОАО "РЖД":

1. Утвердить и ввести в действие с 5 августа 2016 г. прилагаемое [Положение](#Par26) об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники на инфраструктуре ОАО "РЖД".

2. Руководителям подразделений аппарата управления и функциональных филиалов в области путевого хозяйства ОАО "РЖД" довести настоящее [положение](#Par26) до сведения причастных работников и обеспечить соблюдение его требований.

Старший вице-президент

ОАО "РЖД"

Г.В.ВЕРХОВЫХ

Утверждено

распоряжением ОАО "РЖД"

от 5 августа 2016 г. N 1590р

ПОЛОЖЕНИЕ

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ БРИГАД СНЕГОУБОРОЧНОЙ

И СНЕГООЧИСТИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники (далее - снегоуборочной техники) на инфраструктуре ОАО "РЖД" (далее - Положение) устанавливает обязательные требования для работников железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществ (далее - ДЗО), участвующих в перевозочном процессе или выполняющих работы по обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры, с которыми заключены договоры (соглашения), включающие положения о регулировании вопросов подготовки к работе в зимний период и организации снегоборьбы.

1.2. Применение настоящего Положения сторонними организациями оговаривается в договорах (соглашениях) с ОАО "РЖД".

1.3. При наличии в договорах (соглашениях) между ОАО "РЖД" и ДЗО вышеуказанных положений, такие договоры (соглашения) должны предусматривать условия об обязательном соблюдении действующих в ОАО "РЖД", нормативных документов, регулирующих данный вид деятельности, а также о привлечении техники для снегоборьбы, предоставлении ОАО "РЖД", и его подразделениям права осуществления проверок и других контрольных полномочий, предусмотренных настоящим Положением.

1.4. Все работы по подготовке хозяйств к работе в зимних условиях должны выполняться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог, инструкций и регламентов, определяющих по каждому хозяйству порядок технического обслуживания объектов и устройств, правил и инструкций по охране труда, нормативных документов по пожарной безопасности и других нормативных документов.

1.5. Общий для всех хозяйств порядок подготовки к работе в зимний период осуществляется согласно Инструкции по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществах, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 22 октября 2013 г. N 2243р.

2. Система метеорологического

предупреждения и прогнозирования

2.1. Организация метеорологического предупреждения и прогнозирования в ОАО "РЖД" возложена на отдел гидрометеорологии ЦУСИ Центральной дирекции инфраструктуры филиала ОАО "РЖД", а также геофизические станции дирекции инфраструктуры.

2.2. Основной задачей отдела гидрометеорологии и геофизических станций является своевременное предупреждение причастных подразделений ОАО "РЖД" об ожидаемых опасных явлениях погоды (см. ниже Перечень).

ПЕРЕЧЕНЬ

ОПАСНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ЯВЛЕНИЙ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование опасного явления | Количественная характеристика метеорологического явления | Меры, принимаемые в соответствии с оперативными планами снегоборьбы |
| 1 | 2 | 3 |
| Снегопад умеренный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством 5 - 8 см за период времени 24 ч | Задействуются стационарные устройства для очистки стрелочных переводов и рабочая сила 1 очереди, при необходимости снегоуборочная техника |
| Снегопад значительный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством 10 - 19 см за период времени 24 ч | Необходимо задействовать снегоочистительную снегоуборочную технику, стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди на очистку стрелочных переводов |
| Снегопад сильный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством не менее 20 см за период времени не более 12 ч | Необходимо задействовать всю снегоочистительную и снегоуборочную технику. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов |
| Снегопад с мокрым снегом умеренный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством 3 - 7 см за период времени 24 ч | Задействуются стационарные устройства для очистки стрелочных переводов и рабочая сила 1 очереди, при необходимости снегоуборочная техника |
| Снегопад с мокрым снегом значительный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством 7 - 14 см за период времени 24 ч | Необходимо задействовать снегоочистители, снегоуборочные поезда, все стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди на очистку стрелочных переводов, внеочередные осмотры устройств контактной сети и воздушных линий. Организуется очистка проводов воздушных линий от снега |
| Снегопад с мокрым снегом сильный | Выпавший снег, ливневый снег с количеством 15 см и более за период времени 24 ч | Необходимо задействовать всю снегоочистительную и снегоуборочную технику. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов, внеочередные осмотры устройств контактной сети и воздушных линий. Организуется очистка проводов воздушных линий от снега |
| Метель умеренная | Перенос снега с подстилающей поверхности (часто сопровождаемый выпадением снега из облаков) со средней скоростью ветра до 10 м/с. Продолжительность менее 3 ч | Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди на очистку стрелочных переводов |
| Метель значительная | Перенос снега с подстилающей поверхности со средней скоростью ветра до 10 - 14 м/с. Продолжительность от 3 до 12 ч | Необходимо задействовать снегоочистители, снегоуборочные поезда, все стационарные устройства для очистки стрелок. Привлекается рабочая сила 1 и 2 очереди, а при необходимости и 3 очереди на очистку стрелочных переводов |
| Метель сильная | Перенос снега с подстилающей поверхности (часто сопровождаемый выпадением снега из облаков) со средней скоростью ветра не менее 15 м/с и с метеорологической дальностью видимости не более 500 м, продолжительностью не менее 12 ч | Требуется принятие экстренных мер по обеспечению снегоуборочных работ. Привлекается рабочая сила 1, 2 и 3 очереди на очистку стрелочных переводов |
| Гололед и изморозь | Диаметр отложения на проводах: гололеда - диаметром не менее 5 мм; изморози - диаметр отложения до 20 мм | Назначаются осмотры воздушных линий и контактной сети, при необходимости, задействуются электровозы с вибропантографами, установки механической очистки гололеда, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети |
| Диаметр отложения на проводах: гололеда - диаметром 6 - 9 мм; изморози - диаметр отложения 20 - 49 мм | Назначаются осмотры воздушных линий и контактной сети, задействуются электровозы с вибропантографами, установки механической очистки гололеда, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети. Организуются дополнительные проверки контактной сети ВИКС |
| Диаметр отложения на проводах: гололеда - диаметром не менее 20 мм; сложного отложения или мокрого (замерзающего) снега - диаметром не менее 35 мм; изморози - диаметр отложения не менее 50 мм | Назначаются осмотры воздушных линий, на линиях связи организуется обивка наледи с проводов, задействуются электровозы с вибропантографами, установки механической очистки гололеда, включаются схемы профилактического подогрева контактной сети. Организуются дополнительные проверки контактной сети ВИКС |
| Низкая температура наружного воздуха | В период с ноября по март значение минимальной температуры воздуха достигает установленного для данной территории опасного значения или ниже его | Организуются дополнительные обходы и объезды, задействуются мобильные средства контроля состояния рельсов, линий связи, контактной сети. Возможно ограничение весовой нормы грузовых поездов |
| Сильный ветер | Ветер при достижении скорости при порывах не менее 25 м/с, или средней скорости не менее 20 м/с; на побережьях морей и в горных районах 35 м/с или средней скорости не менее 30 м/с | Прекращаются погрузо-разгрузочные работы. Ограничивается скорость движения электроподвижного состава при автоколебаниях проводов контактной сети |

2.3. Отдел гидрометеорологии анализируя все виды метеорологической информации, разрабатывает специализированный прогноз погоды по сети ОАО "РЖД", и при прогнозировании или возникновении опасных метеорологических явлений до 11:00 организует оповещение (телеграмма, факсограмма, оперативный приказ) о штормовом предупреждении и установленным порядком направляет на железные дороги и в причастные подразделения аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД".

2.4. Отдел гидрометеорологии каждые три часа при поступлении новой метеорологической информации разрабатывает уточнения к прогнозу погоды и в случае усиления интенсивности опасного явления погоды, или его возникновении, если ранее оно не прогнозировалось, разрабатывает оперативный приказ о штормовом предупреждении и установленным порядком направляет его причастным.

2.5. При получении информации из отдела гидрометеорологии о штормовом предупреждении, геофизическая станция дирекции инфраструктуры должна проанализировать его с учетом местных условий.

Известить заместителей начальника дирекции инфраструктуры, начальников отделов инфраструктуры, для принятия мер по обеспечению устойчивой работы объектов инфраструктуры, безопасности и бесперебойного движения поездов.

2.6. По сроку наступления зимнего периода железные дороги России делятся на две группы:

первая группа - железные дороги Урала, Сибири, Дальнего Востока и северные участки Октябрьской и Северной железных дорог, где снегопады и метели наблюдаются ранее, чем на остальных отдельных участках сети железных дорог;

вторая группа - все остальные железные дороги ОАО "РЖД".

По степени снегозаносимости железные дороги делятся на 5 групп:

1 - особо сильнозаносимой является Западно-Сибирская железная дорога, на территории которой в течение зимы наблюдаются снегопады и метели с очень сильной интенсивностью;

2 - к сильнозаносимым относятся Свердловская, Южно-Уральская, Куйбышевская, Красноярская, Северная (выше широты ст. Сыктывкар), Октябрьская (выше широты ст. Беломорск) железные дороги, в границах которых наблюдаются снегопады и метели с очень сильной интенсивностью, и метели с сильной интенсивностью;

3 - к заносимым относятся Восточно-Сибирская, Дальневосточная, Горьковская железные дороги, а также южные участки Северной и Октябрьской железных дорог, на территории которых наблюдаются снегопады и метели с сильной интенсивностью;

4 - к среднезаносимым относятся Юго-Восточная, Приволжская, Московская, Северо-Кавказская и Калининградская железные дороги, на территории которых наблюдаются снегопады с сильной интенсивностью снегоотложения и метели со значительной интенсивностью;

5 - слабозаносимой является Забайкальская железная дорога, в границах которой наблюдаются снегопады и метели с умеренной интенсивностью.

3. Требования к бригаде, назначаемой для работы

на снегоуборочной технике

3.1. При эксплуатации снегоуборочной техники машинисты и их помощники помимо настоящего Положения должны руководствоваться правилами и инструкциями по охране труда и пожарной безопасности, применяемыми в ОАО "РЖД".

3.2. Для работы на снегоуборочной технике приказом владельца СПС назначается бригада, состоящая из машиниста и помощника машиниста.

Состав бригады устанавливается в соответствии с Нормативами численности рабочих по ремонту и обслуживанию машин, механизмов и оборудования в дистанциях пути и структурных подразделениях дирекций по ремонту пути и эксплуатации и ремонту путевых машин, утвержденными ОАО "РЖД" 22 декабря 2015 г. N 3037р.

3.3. Персональный состав бригады для совместной работы комплектуется с учетом деловых и моральных качеств, психологической совместимости работников, психологический отбор осуществляется порядком, установленным Положением о психофизиологическом обеспечении работников локомотивных бригад ОАО "РЖД", утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 6 апреля 2009 г. N 712р.

3.4. Машинисты и их помощники, закрепленные за одной единицей снегоуборочной техники и работающие посменно, подчиняются старшему машинисту или освобожденному бригадиру, который назначается приказом владельца СПС, из числа наиболее подготовленных и квалифицированных машинистов. При этом состав бригады комплектуется так, что к машинисту или помощнику машиниста со стажем работы менее одного года должен прикрепляться соответственно опытный машинист со стажем работы в должности не менее 1 года или помощник машиниста со стажем работы в должности не менее 1 года.

3.5. К самостоятельной работе в качестве машиниста и помощника машиниста допускаются лица не моложе 18 лет, имеющие образование не ниже среднего, прошедшие в установленном порядке:

медицинское освидетельствование, в соответствии с типовым порядком прохождения работниками ОАО "РЖД", обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров-обследований, психиатрического освидетельствования и психофизиологического обследования;

обучение в специальном образовательном учреждении и получившие свидетельство помощника машиниста СПС, машиниста СПС;

проработавшие в качестве действующего помощника машиниста (водителя) не менее 6 месяцев и имеющие заключение машиниста-инструктора об обкатке на обслуживаемом участке пути;

имеющие свидетельство на право управления соответствующим типом СПС;

обучение по охране труда;

профессиональный отбор;

вводный инструктаж по охране труда;

первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте;

вводный и первичный на рабочем месте противопожарные инструктажи;

проверку знаний, требований охраны труда в объеме, установленном профессиональными требованиями;

обучение требованиям электробезопасности, с присвоением третьей группы по электробезопасности.

3.6. Повторный инструктаж по охране труда для машиниста и помощника машиниста на рабочем месте должен проводиться не реже одного раза в 3 месяца.

3.7. При исполнении служебных обязанностей машинист и помощник машиниста СПС должны иметь при себе:

служебное удостоверение, с отметкой о сдаче в отдел кадров свидетельства на право управления СПС;

копию свидетельства на право управления соответствующим СПС;

удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках и Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок;

формуляры формы ТУ-57, ТУ-58;

удостоверение по охране труда;

предупредительный талон по охране труда;

предупредительный талон по безопасности движения.

Кроме того, машинист СПС должен при себе иметь:

маршрутный лист формы АУ-12 (в соответствии с Регламентом выдачи маршрутного листа машиниста специального самоходного подвижного состава сформированного в автоматизированной системе АСУ ССПС, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 25 марта 2013 г. N 709р);

формуляр формы ТУ-57, с заключением машиниста-инструктора ОАО "РЖД" о допуске к самостоятельной работе с указанием плеч обслуживания, записью о проведенных КИП с указанием даты проведения и участка, на котором проведена обкатка, и с записью руководителя организации, эксплуатирующей СПС, о проведенном собеседовании;

выписки из ТРА станций обслуживаемого участка.

3.8. Не позднее одного месяца после приема на работу машинист и помощник машиниста должны пройти обучение правилам оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях и обучение мерам пожарной безопасности в объеме пожарно-технического минимума без отрыва от производства.

3.9. При перерыве в работе свыше трех месяцев, если за это время произошли какие-либо изменения на обслуживаемых участках или станциях (в расположении сигналов, средствах связи и т.п.), машинист допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа и проверки знаний об особенностях работы в измененных условиях, а при необходимости с ним производится КИП. О проведенной поездке и проверке знаний делается запись в формуляр формы ТУ-57, согласно пункту 2.11 Правил эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО "РЖД" утвержденных распоряжением ОАО "РЖД" от 29 декабря 2011 г. N 2852р.

3.10. Допущенные к самостоятельной работе машинист и помощник машиниста должны знать:

действие на человека опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время его работы, и меры защиты от их воздействия;

правила применения и проверки пригодности средств индивидуальной защиты (далее - СИЗ);

правила оказания первой помощи пострадавшим;

место расположения аптечки;

инструкцию о мерах пожарной безопасности;

устройство и правила безопасной эксплуатации, обслуживаемого ими СПС;

установленный порядок обмена сигналами при маневровой работе;

порядок безопасной работы на электрифицированных путях;

приемы освобождения от действия электрического тока лиц, попавших под напряжение, и способы оказания им первой помощи;

устройство, порядок применения и обслуживания оборудования, установленного на СПС.

3.11. Машинисту и помощнику машиниста необходимо соблюдать правила внутреннего трудового распорядка своего структурного подразделения.

3.12. Право доступа в кабину управления СПС имеют только работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения в кабинах управления в соответствии с Распоряжением о порядке проезда в кабине управления подвижного состава лиц, не входящих в состав локомотивной бригады или бригады специального самоходного подвижного состава, от 18 июля 2011 г. N 1559р.

3.13. Режим труда и отдыха бригады обслуживающей снегоуборочную технику, должен устанавливаться в соответствии с требованиями:

Трудового кодекса Российской Федерации;

Положения об особенностях режима рабочего времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов;

правил внутреннего распорядка, с учетом местных особенностей работы.

3.14. Работникам, обслуживающим снегоуборочную технику, в рабочее время включается:

время прохождения ПРМО;

время непосредственной работы на машине;

время на подготовку машины к работе;

время ожидания отправления, прицепки и отцепки от локомотива;

время следования по перегону, возвращение обратно, маневры на станции и постановка машины на отстой.

3.15. Машинисты снегоуборочной техники, проводящие работы на станциях, и их помощники должны знать ТРА станций участка обслуживания.

Порядок ознакомления бригады, обслуживающей снегоуборочную технику, с условиями маневровой работы, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

3.16. Изменения персонального состава бригады допускаются в порядке исключения с письменного разрешения владельца СПС.

3.17. Перед первой совместной поездкой вновь сформированная бригада, для обслуживания и работы на снегоуборочной технике проходит инструктаж у владельца СПС или лица, ответственного за организацию эксплуатации СПС, который регистрируется в журнале инструктажей вновь сформированных бригад.

3.18. Организация подготовки первозимников к работе в зимних условиях осуществляется согласно Распоряжению о подготовке персонала к работе в зимних условиях, на базе учебных центров профессиональных квалификаций железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" от 25 февраля 2015 г. N 474р и п. 2.1.5 Инструкции по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществах, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 22 октября 2013 г. N 2243р.

4. Требования охраны труда для бригады, работающей

на снегоуборочной технике

4.1. Руководители структурных подразделений обязаны разработать инструкции по охране труда на каждую конкретную машину с учетом требований:

Инструкции по охране труда для машинистов железнодорожных строительных машин ИОТ РЖД-4100612-ЦДРП-036-2012, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 29 декабря 2012 г. N 2770р, устанавливающей основные требования охраны труда при выполнении машинистами и помощниками машинистов СПС работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути и по техническому обслуживанию техники;

Правил по охране труда, экологической, промышленной и пожарной безопасности при техническом обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры путевого комплекса ОАО "РЖД" ПОТ РЖД-4100612-ЦП-ЦДРП-022-2013, утвержденных распоряжением ОАО "РЖД" от 4 февраля 2014 г. N 255р;

Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений от 24 февраля 1999 г. ПОТ РО-32-ЦП-652-99;

Правил электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей, утверждены 3 июля 2008 г. N 12176;

Правил по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях от 24 декабря 2012 г. N 2665р;

руководства по эксплуатации;

конкретных особенностей модели машины;

местных условий (организационных форм эксплуатации техники, мест и условий базирования машины, особенностей производственной базы для ее эксплуатации и ремонта, и т.п.).

5. Требования пожарной безопасности для бригады, работающей

на снегоуборочной технике

5.1. Машинист должен выполнять следующие требования пожарной безопасности:

содержать первичные средства пожаротушения в постоянной готовности к применению;

контролировать работоспособность систем пожарной автоматики (автоматической установки пожарной сигнализации/пожаротушения) и знать порядок действий при их срабатывании;

уметь пользоваться окном "аварийный выход" и навесной спасательной лестницей ССС-К;

следить за отсутствием утечек в топливной, масляной и выхлопной системах дизельного двигателя.

Запрещается:

эксплуатировать СПС при наличии течи в топливных, масляных и гидравлических системах;

держать открытым топливный бак, производить заправку и очистку топливного бака при работающем дизельном двигателе;

перевозить горюче-смазочные материалы и взрывоопасные вещества;

очищать горючими жидкостями кузов, детали и агрегаты;

промывать детали и узлы в бензине, керосине или других растворителях без специальных перчаток и в неустановленном месте;

допускать скопление грязи и ветоши, пропитанной горючими веществами;

отогревать и освещать открытым огнем системы СПС;

применять электробытовые приборы и потребители электроэнергии, не предусмотренные электрической схемой СПС (не включенные в перечень разрешенных к применению);

загромождать проходы предметами, препятствующими свободному перемещению и выходу из кабины, а также мешающих доступу к первичным средствам пожаротушения;

сушить спецодежду в неустановленных местах;

тушить пожар в самоспасателях;

курить в СПС;

разводить открытый огонь;

выполнять любые работы, связанные с возможностью искрообразования в местах разлива нефтепродуктов, технического спирта и других легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, а также в местах возможной утечки горючих газов;

принимать в эксплуатацию после проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту СПС, не имеющей полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправными или незаряженными установками пожаротушения, неисправными системами пожарной автоматики и другими неисправностями, которые могут привести к пожару.

5.2. В случае возникновения опасности для жизни и здоровья вследствие нарушения требований пожарной безопасности, машинист имеет право отказаться от выполнения работ до устранения такой опасности, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

5.3. Ответственность за правильную эксплуатацию СПС и за соблюдение требований пожарной безопасности во время ее работы и обслуживания несет машинист.

Машинист, не выполняющий требования настоящей Инструкции, несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5.4. Действия машиниста при обнаружении задымления на машине, появлении запаха дыма или открытого огня:

остановить СПС при производстве путевых работ. Исключается остановка в тоннеле, на мосту, виадуке, акведуке, путепроводе или под мостом и в других местах, препятствующих эвакуации людей и затрудняющих тушение пожара;

подать сигнал пожарной тревоги (серия из одного длинного и двух коротких) одновременно с остановкой СПС;

сообщить диспетчерам и руководителю работ (одновременно с остановкой СПС и подачей сигнала) для вызова подразделений пожарной охраны, указав место остановки (километр, пикет, путь);

привести в действие автоматическую установку пожаротушения (при необходимости);

отключить электроэнергию;

произвести остановку дизельного двигателя (при его работе).

После этого машинисты должны:

принять меры к эвакуации работников из опасной зоны;

покинуть опасную зону при возникновении непосредственной угрозы жизни и здоровью, надев, в случае необходимости, СПИ-20 или ГДЗК;

зафиксировать машину ручным тормозом и башмаками;

закрыть двери и окна перед тушением пожара;

по возможности приступить к тушению пожара, пользуясь первичными средствами пожаротушения, в соответствии с инструкцией о мерах пожарной безопасности. После прибытия на место происшествия подразделений пожарной охраны руководствоваться указаниями командного состава этого подразделения.

При тушении горящих предметов необходимо соблюдать следующие требования:

до получения указания о снятии напряжения с контактной сети и ее заземлении запрещается приближение к контактному проводу на расстояние ближе 2 метров;

тушение горящих предметов до снятия напряжения с контактной сети и ее заземления допускается только хладоновыми огнетушителями, углекислотными, оснащенными диффузором из полимерных материалов, а также воздушно-эмульсионными с тонкораспыленной струей;

тушение твердых веществ и материалов, не находящихся под напряжением, допускается водными, воздушно-эмульсионными, воздушно-пенными и порошковыми огнетушителями;

тушение горючих жидкостей допускается воздушно-эмульсионными, воздушно-пенными, порошковыми и хладоновыми огнетушителями;

тушение газов допускается только порошковыми огнетушителями;

тушение предметов, находящихся под напряжением до 1000 В, углекислотными, хладоновыми, порошковыми огнетушителями, а также воздушно-эмульсионными с тонкораспыленной струей. Углекислотный огнетушитель, оснащенный раструбом из металла, не должен использоваться для тушения пожаров электрооборудования, находящегося под напряжением.

Запрещается держаться за раструб углекислотного огнетушителя во время тушения (опасность обморожения рук).

6. Обязанности владельца снегоуборочной техники

6.1. Основными обязанностями ответственного (владельца) за эксплуатацию снегоуборочной техники являются организация и контроль за:

проведением всех видов инструктажей по охране труда машинистам и помощникам машинистов, инструктажей по приказам, распоряжениям и указаниям ОАО "РЖД", по обеспечению безопасности движения поездов;

режимом рабочего времени бригад СПС;

обеспечением выполнения правил надзора за воздушными резервуарами;

выполнением правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, своевременной периодической проверки средств защиты от поражения электрическим током;

составлением и выполнением графиков технического обслуживания и ремонта;

проведением рекламационной работы при выходе из строя ССПС или СНПС в гарантийный период;

проведением разборов случаев отказов технических средств, для выявления причин и их установления;

внесением данных о работе ССПС и СНПС в систему АСУ СПС;

ведением технической документации;

своевременным заполнением формуляров (паспортов) на ССПС и СНПС, формуляров (паспортов) агрегатов, механизмов, приборов и т.д. установленных на них.

7. Обязанности машиниста и помощника машиниста

при производстве работ на снегоуборочной технике

7.1. При приемке СПС работники бригады должны:

убедиться в его исправности;

проверить состояние двигателя (при наличии), ходовых частей, рессорного подвешивания;

проверить правильность сцепления с вагонами и прицепами;

проверить наличие сигнальных принадлежностей;

проверить наличие и исправность систем пожарной автоматики и первичных средств пожаротушения;

проверить наличие запасных частей и инструмента;

проверить наличие аптечки для оказания первой медицинской помощи;

убедиться в наличии тормозных башмаков и средств подъема (гидравлических домкратов);

при движении в составе хозяйственного поезда, следить за состоянием и целостностью поезда и отдельных единиц СПС;

экономно расходовать топливо, проверять целостность пломб на топливном баке, наличие эмали на разъемных соединениях топливного оборудования.

7.2. По окончании работы, в целях обеспечения безопасных условий труда бригадой должны выполняться обязательные работы ЕО, в том числе:

проверка соединений пневматического и гидравлического оборудования;

визуальный контроль состояния электропроводки, на предмет механических повреждений;

проверка температуры электродвигателей (на ощупь) температура не должна превышать 70 °C;

проверка температуры подшипниковых узлов (на ощупь) нагрев не должен превышать 40 °C;

проверка состояния тормозной, рычажной передачи (ход поршней тормозных цилиндров не должен превышать 175 мм, толщина тормозных колодок должна быть не менее 12 мм, зазор между колесом и колодкой должен быть от 10 до 20 мм;

проверка состояния рабочих органов, болтовых соединений.

7.3. Все операции выполняются при выключенных главных автоматах и заглушенных двигателях.

7.4. Перед отправлением снегоуборочной техники с места работ своим ходом или в составе поезда рабочие органы должны быть приведены в транспортное положение и надежно закреплены, руководитель работ должен убедиться в этом лично.

7.5. Перед разъединением (соединением) соединительных рукавов тормозных, питательных (напорных) магистралей необходимо перекрыть их концевые краны.

Во избежание удара головкой рукава необходимо, не снимая головки с кронштейна для подвески соединительного рукава, прижать ее рукой к крюку кронштейна или, надежно удерживая рукой, прижать ее к ноге (бедру), после чего плавно открыть и тут же закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха следует направлять параллельно поверхности земли, во избежание подъема песка и пыли и засорения ими глаз.

7.6. При устранении неисправностей приборов и утечек воздуха в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением, их следует отключить от воздушной магистрали и выпустить воздух.

При выполнении этих работ необходимо:

установить тормозные башмаки с обеих сторон;

очистить СПС от снега и грязи;

слить конденсат из влагомаслоотделителей и воздушных резервуаров, закрыть кабину (или кабины) на ключ и сдать его (их) в установленном порядке владельцу СПС;

сдать установленным порядком маршрутный лист;

произвести запись в журнале учета работы, периодических технических обслуживаний и ремонтов обо всех выявленных неисправностях СПС, периодических технических обслуживаний и ремонтов и доложить владельцу СПС или ответственному лицу места дислокации.

7.7. Ответственными за эксплуатацию СПС является владелец СПС.

7.8. Владелец СПС назначает ответственного за организацию эксплуатации и технического обслуживания по должности не ниже заместителя руководителя или главного инженера (далее - ответственный за эксплуатацию).

8. Порядок движения и маневровой работы

8.1. Приведение в транспортное положение, транспортирование и сопровождение снегоуборочной техники должно осуществляться в соответствии с требованиями Руководства по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального подвижного состава ОАО "РЖД", утвержденного распоряжением ОАО "РЖД" от 23 декабря 2010 г. N 2697р.

8.2. Движение и маневровая работа снегоуборочной техники осуществляется согласно пунктов 26, 78, 97, 98, 99, 100, 103 правил, регламентирующих безопасность движения поездов и маневровой работы - Приложения N 6 Организация движения поездов на железнодорожном транспорте, к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса РФ от 21 декабря 2010 года N 286.

8.3. Работа СПС на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения (пути, СЦБ и других). Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневровой работой, или ДСП станции.

В необходимых случаях для руководства передвижениями СПС по указанию начальника железнодорожной станции могут назначаться соответствующие работники железнодорожной станции в соответствии с ИДП.

8.4. Машинисту снегоуборочной техники во время работы запрещается отлучаться с СПС. В исключительных случаях, когда возникает такая необходимость, машинист обязан остановить машину в месте, обеспечивающем безопасность пропуска подвижного состава, затормозить и закрепить ее от самопроизвольного ухода в соответствии с требованиями Приложения N 6 (ПТЭ), оставить под наблюдением помощника машиниста.

8.5. Ответственность за транспортировку вперед снегоуборочной техники возлагается на руководителя работ от дистанции пути, назначенного приказом по дистанции, не ниже мастера участка пути.

8.6. Запрещается следование вперед машиной без руководителя работ, а также при производстве маневровой работы по станции.

8.7. Обеспечение безопасности движения при производстве работ, следовании по перегону и маневровой работе, возлагается на руководителя работ от дистанции пути.

8.8. Руководитель работ при следовании вперед машиной обязан:

следить за показаниями сигналов, указателей, знаков и положением стрелочных переводов;

передавать все показания сигналов, указателей, знаков и положение стрелочных переводов, бригаде локомотива по радиосвязи с подтверждением воспринятой информации;

принимать меры к незамедлительной остановке СПС, при отсутствии связи с локомотивной бригадой или не восприятии команды на остановку, уменьшения скорости и т.д.

8.9. При внезапной утрате машинистом способности управлять СПС руководитель работ обязан:

принять меры к остановке СПС;

привести его в транспортное положение;

оповестить ДНЦ или ДСП;

следовать до ближайшей станции без работы.

9. Порядок взаимодействия при производстве работ

Работа снегоуборочной техники должна быть организована так, чтобы были обеспечены безопасность движения поездов и личная безопасность работников, участвующих в технологическом процессе.

Организация и технология очистки путей на перегонах и станциях снегоуборочной техникой производится в соответствии с Технически обоснованными нормами времени на работы по снегоборьбе, утвержденными ОАО "РЖД" от 30 декабря 2010 г., и [Приложениями N 1](#Par539) - 6 к данному Положению.

Места выгрузки снега определяются с учетом санитарных и экологических требований с участием представителей дистанции пути, начальников станций и Центра охраны окружающей среды железной дороги.

По результатам работы комиссии должен быть составлен акт с указанием возможных мест выгрузки снега.

Места выгрузки снега должны быть удалены от водных объектов, с целью невозможности попадания неочищенных талых вод (п. 5.9.9 Свод правил. Промышленный транспорт. Актуализированная редакция, 4.1.3, 2.1.5. Водоотведение населенных мест, санитарная охрана водных объектов. Гигиенические требования к охране поверхностных вод, санитарные правила и нормы).

Места выгрузки снега должны содержаться в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации.

Места устройства снежных свалок необходимо согласовывать с территориальным управлением Роспотребнадзора, с учетом конкретных местных условий.

9.1. Обязанности дежурного по станции.

При организации и производстве работ с применением снегоуборочной техники маневры на станционных железнодорожных путях должны производиться по указанию только одного работника - ДСП станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - ДНЦ.

Задание на маневровую работу должно быть дано четко и ясно и доведено руководителем маневров до каждого причастного работника.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.

Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только с разрешения ДСП станции.

Основным средством передачи указаний при работе снегоуборочной техники должна быть регистрируемая радиосвязь (далее радиосвязь), а в необходимых случаях устройства двусторонней парковой связи.

Порядок пользования устройствами радиосвязи и двусторонней парковой связи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Указания и сообщения, передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть краткими и ясными; давший указание обязан убедиться, что оно правильно воспринято машинистом локомотива и другими работниками (выслушав краткое повторение указания, получив соответствующий ответный звуковой сигнал).

Для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, передаваемых по радиосвязи и двусторонней парковой связи, применяется регламент ведения переговоров, указанный в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации - Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Все передвижения снегоуборочной техники в пределах станции производятся после получения разрешения ДСП станции.

9.2. Обязанности руководителя работ.

Ответственность за безопасное производство маневровой работы несет руководитель работ.

Руководитель работ является руководителем маневров.

Ответственность за обеспечение условий безопасной работы и за безопасность обслуживающей бригады несет руководитель работ.

Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник - руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

Работой по очистке пути снегоуборочной техникой руководит работник дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера.

На время производства работ на перегоне (вызывающих перерыв движения) руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с ДНЦ.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа ДНЦ (письменного, по телефону или радиосвязи).

Работой по уборке снега на станциях снегоуборочными поездами руководит работник по должности не ниже бригадира пути (на исполняющих обязанности бригадира пути не распространяется).

Руководитель работ обязан точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу, обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы.

Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в полном составе находятся на своих местах;

ознакомить машиниста локомотивной бригады, машиниста снегоуборочной техники и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;

проверить путь на отсутствие препятствий для передвижения снегоуборочной техники.

Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута на тот или иной железнодорожный путь руководитель маневров может передавать лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистками локомотива, ручными свистками или другими средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

В процессе работы руководитель маневров обязан:

четко и своевременно передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;

следить за своевременной и правильной подготовкой стрелочных переводов для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности) находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов.

Руководитель работ при работе со снегоуборочной техникой обязан:

следить за тем, чтобы обслуживаемый им участок парковых или станционных путей был освобожден от посторонних предметов и подвижного состава;

заранее ознакомить машиниста локомотива и машиниста бригады, обслуживающих снегоуборочную технику, с планом и графиком очистки путей;

по окончании работ лично убедиться в приведении снегоуборочной техники в транспортное положение.

Участки пути, где имеются негабаритные опоры контактной сети, светофоры, напольные устройства аппаратуры СЦБ, КТСМ, УКСПС и диагностических комплексов и другие препятствия (пешеходные и переездные настилы, контррельсы или охранные приспособления мостов и тоннелей), должны быть указаны в перечне опасных мест участка, закрепленного за снегоуборочной техникой.

Перед работой на станции снегоуборочной техники руководитель работ уведомляет ответственного работника СЦБ о плане работ, уточняет зону действия рабочих органов снегоуборочной техники, сверяет план расположения напольного оборудования СЦБ у работника СЦБ, при необходимости требует уточнения.

При приближении снегоуборочной техники к устройству СЦБ, которое находится в зоне действия рабочих органов, руководитель работ дает команду на остановку машины машинисту снегоуборочной техники или машинисту локомотива и после остановки команду на приведение рабочих органов в безопасное положение (исключающее повреждение устройств СЦБ). Команда на остановку должна подаваться заблаговременно, за время, необходимое для ее выполнения. Снегоуборочная техника должна остановиться на расстоянии не ближе двух метров от устройств СЦБ. При необходимости, ответственный работник СЦБ для предотвращения повреждения устройств СЦБ может предупреждать руководителя работ о приближении к препятствию, и только руководитель работ имеет право дать команду машинисту снегоуборочной техники и локомотива на остановку и приведение рабочих органов в соответствующее положение.

По окончании работы на станции снегоуборочной техники работники дистанции пути СЦБ и дистанции пути (совместно) должны осмотреть устройства по маршруту движения снегоуборочной техники, оценить их состояние, проверить состояние перемычек, приварных соединителей, присоединение к рельсам различных заземлений, наличие указателей устройств СЦБ, отсутствие следов касания рабочими органами машин фундаментов светофоров, перемещения путевых коробок, дроссельных трансформаторов, засыпанных валами снега устройств.

При отсутствии у руководителя работ достоверных сведений о наличии на перегоне: негабаритных устройств (СЦБ), опор контактной сети очистку пути от снега осуществлять только с участием ответственных работников дистанций сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения.

Руководитель работ, а также ответственные работники дистанций сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, во время работы снегоуборочной техники на станции должны находиться на "поле", по маршруту работы машины на расстоянии не менее 10 м от рабочих механизмов, для своевременной подачи команды машинисту снегоуборочной техники на подъем рабочих органов (подъем питателя, закрытие или открытие крыльев) при наличии по фронту работ мест, препятствующих работе этих органов.

Открытие (закрытие) боковых крыльев производить только при полной остановке снегоуборочной техники.

9.3. Обязанности локомотивной бригады.

Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.

Локомотивы должны быть оборудованы рукавами тормозной и питательной магистрали с обеих сторон.

Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по радиосвязи или устройствам двусторонней парковой связи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или кратким повторением переданного указания.

Локомотивная бригада, задействованная в работе со снегоуборочной техникой, обязана:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Машинист локомотива, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами.

Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов, машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

Локомотивная бригада должна знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок ознакомления локомотивных бригад с условиями маневровой работы, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Управление локомотивом осуществляется машинистом. Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением.

Если машинист локомотива не уверен в правильности восприятия сигнала указания или не знает плана маневровой работы, должен остановиться и выяснить обстановку.

9.4. Обязанности бригады, обслуживающей снегоуборочную технику.

Ответственность за соблюдение требований безопасности и пожарной безопасности персоналом, обслуживающим снегоуборочную технику, возлагается на машиниста снегоуборочной техники.

Все операции при работе снегоуборочной техники должны производиться по команде руководителя работ. Машинист снегоуборочной машины перед выполнением операции должен подать установленный звуковой сигнал.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях с пониженной скоростью.

Бригада, обслуживающая снегоуборочную технику, должна содержать данные машины в исправном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

К работе должна допускаться снегоуборочная техника, освидетельствованная и испытанная в установленном порядке, полностью укомплектованная в соответствии с инструкциями по их эксплуатации:

при работе снегоуборочной техники обслуживающая бригада обязана внимательно следить за сигналами светофоров, путевых знаков, свободностью пути, препятствиями и своевременно убирать рабочие органы снегоуборочной техники в пределы габарита подвижного состава, в том числе по команде руководителя работ;

повторять звуковые сигналы локомотива;

в кабине машины должен быть утвержденный перечень опасных мест;

расцепление снегоуборочной техники от локомотива должно производиться помощником машиниста локомотива после надежного закрепления снегоуборочной машины тормозными башмаками и контролироваться руководителем работ;

запрещается подсоединять электрические кабели и провода от тепловоза к роторному снегоочистителю или отсоединять их при работающем дизеле тепловоза;

осмотр, ремонт и постановку транспортных креплений рабочих органов следует выполнять только при полностью выпущенном из рабочих резервуаров воздухе;

при работе снегоочистителей не допускается нахождение работающих на расстоянии менее 400 м впереди плужного снегоочистителя и в зоне рабочих органов при открытии и закрытии крыльев, при опускании плуга, а также во время работы машины; запрещается находиться со стороны выброса снега или ближе 5 м от пути с противоположной стороны, а также на пути перед вращающимися питателями снегоочистителя на расстоянии от снегоочистителя менее 30 м;

запрещается открывать двери электрической станции управления, если роторный снегоочиститель не обесточен;

передвижение снегоуборочной техники в пределах станции без работы разрешается только с приведенным в транспортное положение и закрепленным разгрузочным транспортером;

наблюдение за работой транспортеров в полувагонах ведется на ходу из кабины концевого полувагона;

находиться на транспортерах снегоуборочной машины или полувагонов при ее работе и движении запрещается;

при работе роторного снегоочистителя на электрифицированных участках напряжение с контактной сети должно быть снято, а контактная сеть заземлена, начинать работу разрешается только по указанию руководителя работ после получения письменного разрешения от работника дистанции контактной сети, ответственного за снятие напряжения с контактной сети и ее заземление;

при приведении роторного снегоочистителя в транспортное положение нижний питатель должен быть надежно закреплен.

Запрещается эксплуатация снегоуборочной техники с неисправными тормозами ходовых частей, звуковой и световой сигнализацией, приборами безопасности.

При следовании снегоуборочной техники своим ходом или в составе поезда рабочие органы должны быть приведены в транспортное положение и надежно закреплены.

Вся снегоуборочная техника должна быть оснащена в соответствии с технической документацией исправными средствами коллективной защиты.

10. Эксплуатационная документация

10.1. Каждая единица снегоуборочной техники должна иметь эксплуатационную документацию:

формуляр (паспорт), составленный изготовителем или разработчиком конструкторской документации (или дубликат формуляра), руководство по эксплуатации или техническое описание и инструкцию по эксплуатации (далее - руководство по эксплуатации);

паспорта колесных пар;

паспорта воздушных резервуаров;

паспорта (формуляры) и инструкции по эксплуатации основных комплектующих изделий: силовой установки, гидропередачи, генератора и других изделий (согласно ведомости эксплуатационных документов).

10.2. Формуляр и другая эксплуатационная документация, включая документацию установленных на снегоуборочной технике комплектующих изделий, должны храниться у лица, ответственного за эксплуатацию снегоуборочной техники.

10.3. Формуляр, а также паспорта установленных на снегоуборочной технике комплектующих изделий должны регулярно заполняться лицом, ответственным за эксплуатацию снегоуборочной техники, в соответствии с имеющимися в них разделами и пунктами.

10.4. При отправлении с начальных станций ДСП или дежурный по парку обязаны запросить у машиниста снегоуборочной техники следующие документы:

копию свидетельства на право управления с записью конкретного типа СПС;

служебный формуляр формы ТУ-57 с датой последней КИП (периодичность один раз в шесть месяцев) и обкатке на одном из участков обслуживания с заключением машиниста-инструктора ОАО "РЖД" о праве самостоятельной работы на обслуживаемых участках;

в случае отсутствия заключения выезд на станцию или перегон разрешается в сопровождении закрепленного машиниста-инструктора ОАО "РЖД" или проводника (машиниста или водителя СПС, имеющего заключение машиниста-инструктора ОАО "РЖД" о его готовности к самостоятельной работе на данном участке обслуживания);

оформленный маршрутный лист формы АУ-12 с указанием в нем сведений о бригаде (фамилий и инициалов всех членов бригады, включая руководителя работ), времени начала работы, сведения о машине (владелец, тип, номер), сведения о работе машины (в чье распоряжение, станция отправления, станция назначения, наименование работ), отметки об исправном техническом состоянии СПС и устройств безопасности с подписью лица, ответственного за техническое состояние СПС (на станциях расположения предприятия приписки СПС);

отметки в маршрутном листе формы АУ-12 времени отдыха между сменами (работа более двух ночей подряд запрещена). Отметка производится в местах дислокации СПС лицом, ответственным за эксплуатацию (или лицом ответственным за выдачу маршрутных листов), на линии лицом, ответственным за производство работ с участием СПС;

отметку в маршрутном листе формы АУ-12 о прохождении бригадой СПС ПРМО;

акт последнего КТО СПС;

разрешение на право курсирования по инфраструктуре ОАО "РЖД" (для организаций, не входящих в структуру ОАО "РЖД");

наличие в журнале учета работ формы ТУ-152 отметки об исправности устройств безопасности движения, наличие штамп-справки на право пользования этими устройствами.

10.5. Кроме того, ДСП или дежурный по парку в маршрутном листе формы АУ-12 делает отметку об исправности радиосвязи между ДСП или дежурным по парку и машинистом.

10.6. Исправность радиосвязи должна быть проверена путем прямых переговоров машиниста и ДСП станции отправления и подтверждена в маршрутном листе штампом и подписью ДСП с указанием времени проверки.

10.7. При начале работы на других станциях исправное техническое состояние СПС подтверждается в маршрутном листе подписью машиниста.

10.8. Проверка готовности СПС (при перемещении по фронтам работ) к следованию проводится машинистом и руководителем работ, о чем последним делается запись в журнале формы ДУ-2, ДУ-3 на станции отправления, а машинистом - в маршрутном листе (в случае ведения журналов формы ДУ-2, ДУ-3 в электронном виде оформление записи о готовности СПС к отправлению производится руководителем работ в журнале формы ДУ-58).

10.9. На каждой единице снегоуборочной техники, находящейся в эксплуатации, должны находиться:

журнал учета работы, периодических технических обслуживаний и ремонтов (форма ТУ-152), для ССПС со штамп-справкой на право пользования устройствами безопасности, а также отметкой о проверке радиостанции;

акт последнего контрольно-технического осмотра;

списки руководителей работ;

перечень опасных и негабаритных мест;

руководство по эксплуатации;

переносные радиостанции в комплекте с шумоподавляющими наушниками и тангентами, в количестве, равном количеству членов экипажа, утвержденные Техническими требованиями к специальному подвижному составу, инновационной технике и оборудованию для ОАО "РЖД" от 13 декабря 2013 г. N 411;

первичные средства пожаротушения в соответствии с Нормами оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения, утвержденными распоряжением ОАО "РЖД" от 17 декабря 2010 г. N 2624р;

два тормозных башмака, которые должны иметь соответствующую окраску и клеймо;

сигнальные приборы и принадлежности: два духовых рожка, два комплекта сигнальных флагов (красного и желтого цветов), два ручных сигнальных фонаря;

12 петард;

аптечка с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи;

схематические планы ТРА станций обслуживаемых участков.

11. Техническое обслуживание и ремонт

11.1. Каждая единица снегоуборочной техники должна быть оборудована средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры ОАО "РЖД", по маршрутам обращения поездов.

11.2. Вся снегоуборочная техника должна своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем ее бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

11.3. Сроки проведения различных видов технического обслуживания и ремонта в зависимости от наработки или пробега снегоуборочной техники устанавливаются Положением о системе планово-предупредительного ремонта специального железнодорожного подвижного состава и механизмов инфраструктурного комплекса ОАО "РЖД", утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 14 марта 2014 г. N 659р.

11.4. Техническое обслуживание (ЕО, ТО-1, ТО-2, СТО) и неплановый ремонт должны проводиться силами бригады, работающей на снегоуборочной технике с привлечением, в необходимых случаях, других специалистов организации приписки СПС или организациями, имеющими право на проведение данных видов работ.

11.5. Техническое обслуживание должно проводиться в соответствии с нормативными документами - руководства по эксплуатации, руководства по техническому обслуживанию, положения о ППР.

11.6. О проведении технического обслуживания, непланового ремонта должна быть сделана запись в журнале учета работы, периодических технических обслуживаний и ремонтов форма ТУ-152.

11.7. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и непланового ремонта снегоуборочной техники являются работники, проводившие данные виды работ и ответственные за эксплуатацию.

11.8. О проведении плановых видов ремонта должна быть сделана запись в формуляре машины.

11.9. Снегоуборочная техника должна проходить КТО один раз в год (перед началом сезона) при сезонной эксплуатации. КТО должно проводиться после проведения СТО.

11.10. Бригада, обслуживающая снегоуборочную технику, обязана провести осмотр и при выявлении неисправных узлов отремонтировать их. [Порядок](#Par824) проведения осмотра и неисправности узлов и механизмов приведены в Приложении N 7 к данному Положению.

11.11. Для проведения КТО приказом по организации, эксплуатирующей снегоуборочную технику, должна быть создана комиссия в соответствии с Правилами эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО "РЖД" от 29 декабря 2011 г. N 2852р.

11.12. При проведении КТО производится:

внешний осмотр, проверка крепления агрегатов и узлов, болтовых соединений, наличие шплинтовки;

осмотр рессорного подвешивания, буксовых узлов, автосцепного устройства, колесных пар;

осмотр трансмиссии, карданных соединений, редукторов и реактивных тяг, цепей, соединительных муфт, состояние и натяжение приводных ремней;

осмотр тормозного оборудования (манометров, колодок, концевых рукавов, воздухораспределителей, предохранительных, обратных, редукционных клапанов, и так далее);

осмотр генератора электростанции, системы заряда, с проверкой напряжения бортовой сети при номинальных оборотах электродвигателей и коммутирующей аппаратуры, проверка состояние заземления, электронных блоков и узлов диагностической системы;

проверка качества разъемных соединений, датчиков, концевых выключателей, герметизации разъемов и отсеков с электронными блоками;

проверка исправности настила, бортов, запорных и стопорных механизмов рабочих органов;

осмотр гидрооборудования, проверка герметичности в соединениях гидросистемы;

осмотр пневмооборудования, проверка герметичности в соединениях пневмосистемы;

проверка уровня масла в системе смазки дизеля, баке гидросистемы, картере компрессора, редукторах, коробках передач, гидропередаче, охлаждающей жидкости в радиаторе и герметичности системы охлаждения;

осмотр, запуск дизеля и проверка действия силовой установки, основных механизмов и агрегатов, их приводов и систем управления на холостом ходу и под нагрузкой;

проверка световой и звуковой сигнализации;

проверка комплектности инструмента, запасных частей, инвентаря, сигнальных принадлежностей и приборов;

проверка наличия, исправности и соответствия даты зарядки огнетушителей;

составление акта проверки замеров времени открытия и закрытия рабочих органов;

проверка наличия и правильности заполнения паспортов и формуляров СПС и других агрегатов;

проверка правильности заполнения журнала формы ТУ-152, журнала учета проверки защитных средств, для ССПС наличие отметки об исправности радиостанции, устройства контроля безопасности и штамп-справки на право пользования этими устройствами;

осмотр шунтирующего устройства (при его наличии) и проверка надежности его контакта с рельсом;

осмотр соединений выхлопного тракта двигателя и глушителя.

11.13. Манометры, предохранительные клапаны, приборы и аппаратура, регистрирующие расход топлива, должны быть опломбированы.

11.14. Сварочные работы, выполняемые при ремонте и обслуживании СПС, должны проводиться квалифицированным электрогазосварщиком под наблюдением машиниста с обеспечением необходимых мер по защите огнеопасных конструкций от попадания на них искр и брызг металла. Не допускается протекание тока сварки через буксовый узел, использование в качестве нулевого повода грузоподъемного каната.

11.15. По результатам КТО составляется акт контрольно-технического осмотра, удостоверяющий готовность СПС к эксплуатации.

11.16. Установленные на СПС устройства безопасности должны периодически осматриваться на контрольно-ремонтном пункте или с помощью мобильных переносных шлейфов с проверкой действия и регулировкой этих устройств. Контрольно-ремонтные пункты или мобильные переносные шлейфы должны находиться в основных депо, в депо для СПС, а также в пунктах технического обслуживания.

11.17. Периодичность и порядок осмотра устройств безопасности должны соответствовать требованиям руководств по эксплуатации данных устройств.

11.18. Результаты проверки устройств безопасности на контрольно-ремонтных пунктах оформляются в журнале формы ТУ-152 с отметкой об их исправности и выдается штамп-справка на право пользования этими устройствами.

11.19. Установленные на СПС радиостанции должны проходить техническое обслуживание (планово-предупредительную проверку) в контрольно-ремонтном пункте со снятием блоков. Периодичность технического обслуживания (планово-предупредительной проверки) устанавливается в соответствии с инструкциями или руководствами по эксплуатации на данный тип радиостанции, но не реже одного раза в год. После проведения проверки делается запись в журнале формы ТУ-152 с указанием даты проведения проверки, должности и фамилии - лица, ответственного за проверку.

12. Неисправности при которых запрещается эксплуатация СПС

12.1. Не допускается эксплуатация на инфраструктуре ОАО "РЖД", СПС, у которого имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;

неисправность привода передвижения;

неисправность осевого редуктора;

неисправность вентилятора охладителя дизеля силовой установки;

неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

неисправность скоростемера, спидометра и регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной радиосвязи;

неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;

неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольных или измерительных приборов;

трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;

трещина в корпусе буксы;

неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

неисправность корпуса зубчатой передачи, гидропередачи, вызывающая вытекание смазки;

неисправность средств пожаротушения или автоматической пожарной сигнализации;

отсутствие или неисправность первичных средств пожаротушения;

неисправность систем пожарной автоматики;

появление стука, постороннего шума в двигателе;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования, если они предусмотрены конструкцией;

неисправность гидродемпферов, аккумуляторных батарей;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией;

отсутствие или неисправности шунтирующего устройства, если они предусмотрены конструкцией;

выход за габарит подвижного состава частей оборудования;

отсутствие или неисправность хотя бы одного из тормозных башмаков, а также наличие неисправностей, указанных в руководстве по эксплуатации на данный тип машин.

Неисправности колесных пар, автосцепного устройства, буксового узла и других механизмов, при которых запрещается эксплуатация СПС, приведены в [Приложении N 7](#Par824) к данному Положению.

13. Обозначения и сокращения

13.1. В настоящем Положении применяются следующие сокращения:

АСУ ССПС - автоматизированная система контроля, процесса эксплуатации специального самоходного подвижного состава и допуска бригад к работе;

ДСП - дежурный по железнодорожной станции;

ДНЦ - диспетчер поездной;

ДИСК - дистанционная информирующая система контроля;

ЕО - ежесменное техническое обслуживание;

ИДП - инструкция по движению поездов и маневровой работе;

КТО - контрольно-технический осмотр;

КТСМ - комплекс технических средств многофункциональный;

КИП - контрольно-инструкторская поездка;

Первозимник - впервые принятый или переведенный из подразделения в подразделение внутри ОАО "РЖД" работник, характер работы которого существенно изменился в зимних условиях;

ППР - планово-предупредительный ремонт;

ПРМО - предрейсовый медицинский осмотр;

ПТЭ - правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;

СПС - специальный железнодорожный подвижной состав;

ССПС - специальный самоходный подвижной состав;

СНПС - специальный несамоходный подвижной состав;

СИЗ - средства индивидуальной защиты;

СТО - сезонное техническое обслуживание;

СЦБ - сигнализация, централизация, блокировка;

Снегоуборочная техника - снегоуборочные поезда, плужные снегоочистители, струги-снегоочистители, электрические роторные снегоочистители, машины пневмоочистительные, вентиляторные и другая техника, предназначенные для очистки железнодорожного пути, стрелочных переводов и уборки снега;

ТРА - техническо-распорядительный акт станции;

ТО-1, ТО-2, ТО-3 - периодические технические обслуживания;

УКСПС - устройство контроля схода подвижного состава;

ЦУСИ - центр управления содержанием инфраструктуры.

Приложение N 1

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ПЛУЖНЫХ СНЕГООЧИСТИТЕЛЕЙ

Работой по очистке пути на перегоне плужным снегоочистителем или снегоуборочным поездом руководит представитель дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера, прошедший обучение и аттестованный для работы со снегоуборочной техникой.

Плужные цельнометаллические снегоочистители типов СДП и СДП-М могут работать по схеме снегоочиститель-электровоз или снегоочиститель-тепловоз.

Очистка путей от снега на промежуточных станциях также производится снегоочистителями и стругами.

Рабочая скорость снегоочистителя при работе на станции и перегоне должна быть до 40 км/ч, струга - от 10 до 15 км/ч, снегоуборочного поезда - в зависимости от количества снега - от 5 до 10 км/ч.

При движении по перегону снегоочистителя типа СДП и СДП-М, скорость движения не должна превышать 40 км/ч.

Сигнализация между снегоочистителем и локомотивом осуществляется при помощи световых сигнализаторов и подачи звуковых сигналов тифонами.

На снегоочистителе у каждого поста управления трехочковый сигнализатор установлен постоянно, а на локомотиве перед поездкой устанавливается сигнализатор переносной.

Сигналы подаются только со снегоочистителя при помощи тумблеров или сигнальных переключателей, установленных на пульте управления. При включении тумблеров одновременно загораются соответствующие лампочки на сигнализаторах снегоочистителя и локомотива.

После получения любого сигнала со снегоочистителя машинист локомотива обязан повторить сигнал тифоном и приступить к выполнению команды.

При движении снегоочистителя на перегоне на сигнализаторах снегоочистителя и локомотива должен гореть зеленый свет (скорость не более 40 км/ч).

Для уменьшения скорости машинист снегоочистителя включает желтый свет и гасит зеленый (плавное снижение скорости до 20 км/ч).

Для остановки снегоочистителя включается красный свет.

Отсутствие на локомотивном сигнализаторе огня всех трех лампочек также служит сигналом остановки.

Необходимую скорость для производства работ снегоуборочной техники устанавливает руководитель работ.

Изменение скорости передвижения производится по указанию руководителя работ.

Допускается способ очистки пути на однопутном участке от снега двумя снегоочистителями с локомотивом между ними (челноком). При таком способе работы исключается потеря времени на перестановку локомотива на промежуточных станциях и разъездах.

Очистку путей на трехпутных участках с нормальными междупутьями (первым 4,1 м и последующим 5,0 м) целесообразно производить двумя снегоочистителями.

При проходе в одну сторону оба снегоочистителя должны идти в рабочем состоянии: один впереди по среднему пути, сбрасывая снег в сторону крайнего пути, а другой за ним вслед на расстоянии не менее 1,0 км по крайнему пути, сбрасывая снег под откос. В обратную сторону снегоочистители возвращаются так же: один по среднему, другой по крайнему пути, очищая полностью все пути от снега.

Очистку путей от снега на четырехпутных участках с нормальными междупутьями целесообразно выполнять двумя снегоочистителями. При первом проходе снегоочистители идут в рабочем состоянии вслед один за другим и очищают путь способом перевалки снега с одного пути на другой. При возвращении снегоочистители очищают два пути с другой стороны. При образовании снежных заносов на перегоне в полувыемке, расположенной на косогоре, в прямом или кривом участке пути, их расчистку необходимо вести в следующем порядке:

на однопутном участке - двухпутным снегоочистителем, направляя его с той стороны перегона, с которой снег может быть выброшен под откос косогора (по направлению от выемки к откосу насыпи);

на двухпутном участке - двумя двухпутными снегоочистителями, движущимися по обоим путям последовательно один за другим, расстояние между ними должно быть не менее 1,0 км.

Снегоочистители направляются с той стороны перегона, с которой снег может быть переброшен за один заезд с одного на другой путь, а затем под откос косогора.

При работе плужных снегоочистителей на электрифицированных участках напряжение с контактного провода не снимается.

Участки пути, где имеются негабаритные опоры контактной сети, светофоры, напольные устройства аппаратуры ДИСК, КТСМ, УКСПС и диагностических комплексов и другие препятствия (пешеходные и переездные настилы, контррельсы или охранные приспособления мостов и тоннелей) должны быть указаны в перечне опасных мест участка, закрепленного за снегоочистителем, и ограждены. При отсутствии у руководителя работ достоверных сведений о наличии на перегоне негабаритных устройств сигнализации, централизации и блокировки, опор контактной сети, не огражденных установленным порядком, очистку пути от снега осуществлять только с участием ответственных работников дистанций сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения.

Если расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети менее 3,1 м, то необходимо соблюдать особую осторожность. При наличии таких опор работать с открытыми крыльями запрещается, так как в момент открытия или закрытия крыльев они могут задеть за опоры. В этих случаях крылья должны быть закрыты и зафиксированы транспортными запорами.

Кроме этого, работать с раскрытым угловым крылом разрешается только на тех участках, где расстояние от внутреннего края опор до оси пути со стороны углового крыла не менее 3,3 м.

Если на участках пути, обслуживаемых снегоочистителем, имеются опоры, расположенные на расстоянии менее 3,3 м от оси пути, то для возможности работы угловым крылом снегоочистителей СДП и СДП-М необходимо на этих снегоочистителях произвести обрезку подъемных подкрылков и козырьков по чертежам, приложенным к Техническому описанию и инструкции по эксплуатации снегоочистителя двухпутного плужного СДП и СДП-М.

При работе плужного снегоочистителя вагонного типа или струга на двух- или многопутном участке с закрытыми крыльями со стороны междупутья, необходимо обеспечить выдачу предупреждения следующего содержания "На перегоне... по... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные сигналы". Эти предупреждения выдаются дежурным по станциям по заявке руководителя работ от дистанции пути. При необходимости работы снегоочистителя или струга с открытым крылом со стороны междупутья соседний путь для движения поездов закрывается.

При установке печей на снегоочистителях и снегоуборочных поездах должны выполняться требования, приведенные в пункте 3.5 Правил охраны труда при перевозке рабочих, размещении жилых, бытовых и служебных вагонов на путях и в подвижных формированиях железнодорожного транспорта.

Дверки печи должны плотно закрываться и иметь устройство, исключающее попадание топлива из топки печи на пол, а печь должна быть укомплектована кочергой и совком и должна иметь дополнительное, не контактирующее с печью, металлическое ограждение с трех сторон. Перед топкой на пол должен быть уложен металлический лист с асбестовой прокладкой, на дымоотводной трубе должен быть установлен искрогаситель.

При эксплуатации отопительных печей дрова должны находиться в специально отведенном месте, а уголь находиться в специальном ящике, при этом запрещается:

применять дрова, длина которых превышает размер топки;

топить печь с открытой дверцей;

перевозить в кабине бензин, керосин и другие легковоспламеняющиеся жидкости, а также растапливать печь этими жидкостями;

оставлять печь с горящим топливом без присмотра;

выбрасывать на ходу машины золу и шлак;

производить сушку одежды, обуви на ограждениях;

оставлять огонь в печи при уходе членов бригады с машины.

Помещение, где располагается печь, должно быть оборудовано огнетушителями, ящиком с песком и другим противопожарным инвентарем.

При возникновении пожара горящие провода, электроаппаратуру, топливо и смазочные материалы необходимо тушить только углекислотными и порошковыми огнетушителями. Применять для этих целей пенные огнетушители и воду запрещается.

Приложение N 2

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ РОТОРНЫХ СНЕГООЧИСТИТЕЛЕЙ

Работой по очистке пути роторным снегоочистителем руководит старший дорожный мастер или дорожный мастер.

Направление на работу роторного снегоочистителя производится заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению) по заявке начальника дистанции пути.

При очистке пути роторным снегоочистителем на двухпутном участке, когда второй путь расчищен, поезда, следующие по расчищенному пути, пропускаются со скоростью, устанавливаемой руководителем работ, в необходимых случаях с проводником. Об этом должно быть указано в предупреждении, выдаваемом машинисту поезда.

Место работ роторного снегоочистителя ограждается по соседнему пути сигналами остановки. К проходу поезда работа снегоочистителя прекращается и крылья закрываются.

При работе на электрифицированном участке напряжение с контактного провода должно быть снято.

В зависимости от глубины и плотности снега работа роторного снегоочистителя по расчистке снежного заноса может происходить за один или два прохода.

При глубине снега до 1 м и незначительной плотности расчистку снега производят за один проход, то есть с раскрытыми крыльями.

При глубине снега более 1 м расчистку осуществляют за два прохода: первый проход с раскрытыми вертикальными подкрылками и закрытыми крыльями, второй проход - по разделке траншеи - с открытыми крыльями.

При работе роторного снегоочистителя в сцепе с тепловозом руководитель работ должен:

подать команду машинисту роторного снегоочистителя на запуск оборудования, предварительно убедившись в осигналивании снегоочистителя и отсутствии около него людей;

перед отправлением роторного снегоочистителя предварительно подать звуковой сигнал;

осуществлять контроль за правильностью выполнения работ по очистке и уборке путей от снега и передвижению сцепа;

не допускать присутствия посторонних лиц в кабине управления снегоочистителя во время работы;

пользоваться аварийным выключателем только при крайней необходимости.

Приложение N 3

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ ОЧИСТКИ ПУТЕЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЯМИ

И УБОРКИ СНЕГА НА СТАНЦИЯХ СНЕГОУБОРОЧНЫМИ ПОЕЗДАМИ

Начало работы снегоуборочных поездов и машин на закрепленных за ними станциях устанавливается телеграммой (телефонограммой) начальника, заместителя начальника или ответственного дежурного дистанции пути, которая адресуется дежурному по направлению диспетчерского центра управления перевозками (при отсутствии в штате диспетчерского центра управления перевозками дежурного по направлению - диспетчер по управлению перевозками (района управления)).

Дежурный по направлению диспетчерского центра управления перевозками (при отсутствии в штате диспетчерского центра управления перевозками дежурного по направлению - диспетчер по управлению перевозками (района управления)), получив телеграмму (телефонограмму) о начале работы снегоуборочных поездов, осуществляет контроль за их работой через диспетчеров поездных.

Рабочая скорость снегоуборочного поезда - в зависимости от количества снега - от 5 до 10 км/ч. Работой по уборке снега снегоуборочными поездами руководит работник по должности не ниже бригадира пути. При особо сильных снегопадах возможно комплексное использование снегоуборочных поездов, снегоочистителей и стругов.

По окончании работ по уборке снега на крупных станциях снегоуборочные поезда, в соответствии с оперативным планом, направляются для уборки снега на промежуточные станции.

Снегоуборочные поезда должны быть оборудованы радиосвязью с дежурным по станции или диспетчером маневровым железнодорожной станции, а также с машинистом локомотива. Между машинистами снегоуборочного поезда и локомотива радиосвязь должна быть постоянной.

Между машинистом головной машины и помощником машиниста концевого полувагона должна быть установлена аппаратура радио- или телефонной связи и поддерживаться по ней постоянная связь.

На участках, не оборудованных поездной радиосвязью, снегоуборочные поезда должны быть обеспечены другими средствами связи.

Руководитель работ должен быть обеспечен носимой радиостанцией с запасным блоком питания для связи с дежурным по станции.

Для руководства работой снегоочистителей, стругов и снегоуборочных поездов должны быть выделены руководители работ от дистанции пути, диспетчерский персонал от станции и работники хозяйства автоматики и телемеханики:

руководители работ от дистанции пути осуществляют техническое руководство снегоуборочной работы;

диспетчерский персонал и дежурный персонал станции обеспечивают передвижение снегоуборочной техники на станции;

работники дистанции сигнализации, централизации и блокировки обеспечивают своевременное предупреждение руководителя работ о наличии напольных устройств сигнализации, централизации и блокировки.

Руководитель при работе со снегоочистителями, стругами и снегоуборочными поездами обязан:

следить за тем, чтобы обслуживаемый им участок парковых или станционных путей был освобожден от посторонних предметов и подвижного состава;

руководить работами по очистке путей и уборке снега;

заранее ознакомить машиниста локомотива, машиниста струга и машиниста снегоуборочного поезда с технологическим планом и графиком очистки путей;

по окончании работ лично убедиться в приведении снегоуборочной техники в транспортное положение.

Руководители работ от дистанций пути и сигнализации, централизации и блокировки во время работы снегоуборочной техники на станции должны находиться на "поле", по маршруту работы машины на расстоянии не менее 10 м от рабочих механизмов, которые заблаговременно дают команду машинисту снегоуборочной машины на подъем питателя и закрытие или открытие крыльев при наличии по фронту работ мест, препятствующих работе этих органов. Открытие (закрытие) боковых крыльев производить при полной остановке снегоуборочной техники. В период выполнения работ по очистке пути от снега руководитель работ обязан поддерживать постоянную связь с машинистом локомотива. В целях исключения случаев отвлечения машинистов снегоуборочной машины запрещается нахождение руководителя и ответственных лиц в кабине машиниста во время работы по очистке пути от снега.

При очистке станционных путей машиной СДП-М (методом перевалки) и нахождении в междупутье станции опор контактной сети работа разрешается только в присутствии ответственного представителя дистанции электроснабжения.

На крупных станциях распоряжением начальника станции выделяется один из его заместителей или свободный от дежурства диспетчер для руководства работами по уборке снега и обеспечения беспрепятственного продвижения снегоочистителей, снегоуборочных и снеговых поездов, своевременного освобождения путей в соответствии с оперативным планом по снегоборьбе.

В период снегопадов и метелей, когда создаются затруднения в работе крупных станций, работой снегоуборочных поездов непосредственно руководят: от станции - начальник станции или его заместитель, от дистанции пути - начальник дистанции пути, его заместитель или старший мастер дорожный (начальник участка).

В сортировочном парке, в первую очередь, очищают и убирают снег с горочной горловины и сортировочных путей на расстоянии от 150 до 200 м от башмакосбрасывателей (третьей тормозной позиции) вглубь парка.

При этом снегоуборочный поезд должен быть направлен головой в сторону сортировочного парка, а его локомотив - в сторону парка приема.

После разрешения дежурного по горке, по команде руководителя работ снегоуборочный поезд подается с горки на очищаемый путь с очисткой горловины (кроме зоны остряков стрелочных переводов) по маршруту следования. При подходе к острякам стрелок и другим препятствиям питатель поднимается.

После проследования стрелочных переводов включаются боковые щетки для забора снега с междупутья и опускаются внутрь колеи.

При подходе к находящимся на пути вагонам питатель выключается, руководство движением снегоуборочного поезда передается ответственному работнику станции, по команде которого локомотив со снегоуборочным поездом осаживает после прицепки вагоны, пока голова снегоуборочного поезда не пройдет от 150 до 200 м за башмакосбрасыватель.

Ответственным работником станции осуществляется закрепление и отцепка осаженных вагонов. Руководство движением снегоуборочного поезда передается руководителю работ.

Снегоуборочный поезд локомотивом вперед с включенными рабочими механизмами движется в сторону горки до предельного столбика. По разрешению дежурного по горке снегоуборочный поезд продолжает двигаться за разделительную стрелку, убирая снежные валы, образовавшиеся в местах подъема питателя при проходе поезда головной машиной вперед.

По готовности маршрута на следующий путь цикл повторяется.

По окончании уборки снега с горочной горловины производится заезд снегоуборочного поезда со стороны горловины парка формирования локомотивом в сторону горки.

Если на пути имеются отдельно стоящие вагоны, по указанию диспетчера маневрового железнодорожной станции или дежурного по горке они прицепляются ответственным работником станции к локомотиву и осаживаются в сторону горки до тех пор, пока головная машина не встанет на начало очистки пути. Затем снегоуборочный поезд в рабочем состоянии движется в сторону горловины парка формирования и осуществляет очистку пути от снега. Руководитель работ и ответственный работник станции все свои действия согласовывают между собой. Руководит движением ответственный работник станции.

Вагоны подтягиваются к предельному столбику этой горловины, закрепляются и отцепляются ответственным работником станции.

При большой группе вагонов на сортировочном пути в помощь локомотиву снегоуборочного поезда выделяется горочный локомотив.

После отцепки вагонов руководство передается руководителю работ. После разрешения дежурного по станции, снегоуборочный поезд продолжает движение в сторону горловины парка формирования, с очисткой горловины (кроме зоны остряков стрелочных переводов) по маршруту следования. По готовности маршрута на следующий путь снегоуборочный поезд двигается в сторону очищаемого пути с включенным питателем, убирая снежные валы, образовавшиеся в местах подъема питателя при проходе поезда головной машиной вперед. При подходе к находящимся на пути вагонам питатель выключается, руководство движением снегоуборочного поезда передается ответственному работнику станции. Цикл повторяется.

После очистки одного или нескольких путей парка до полной загрузки поезда снегом поезд отправляется под выгрузку, а затем возвращается к фронту уборки снега. Цикл повторяется до полной уборки снега с путей парка.

При работе снегоуборочного поезда локомотивом вперед руководитель работ должен идти вслед за машиной или по междупутью, располагаясь таким образом, чтобы он мог заблаговременно видеть препятствия для работы питателя и был виден машинисту снегоуборочного поезда.

При работе в сортировочном парке двух снегоуборочных поездов запрещается одновременная их работа на одном пути, а при работе с боковыми крыльями - на соседних.

Запрещается работа снегоуборочного поезда со стороны горловины парка формирования на путях, на которые осуществляется роспуск вагонов.

Эту работу можно выполнять двумя снегоуборочными поездами.

Первый снегоуборочный поезд должен быть направлен головой в сторону горки, а его локомотив в сторону парка приема.

После разрешения дежурного по горке, по команде руководителя работ снегоуборочный поезд подается с горки на очищаемый путь.

На машинах старой конструкции после проследования стрелочных переводов включаются боковые щетки для забора снега с междупутья внутрь колеи.

Локомотив со снегоуборочным поездом по сигналу ответственного работника станции, согласованного с руководителем работ, осаживает после прицепки находящиеся на пути вагоны, пока голова снегоуборочного поезда не пройдет от 150 до 200 м за башмакосбрасыватель.

Ответственным работником станции осуществляется отцепка и закрепление осаженных вагонов.

Снегоуборочная машина в рабочем состоянии с включенными рабочими механизмами движется в сторону горки до предельного столбика.

По разрешению дежурного по горке снегоуборочный поезд продолжает двигаться за разделительную стрелку и переезжает на следующий путь, цикл повторяется.

Второй снегоуборочный поезд, по окончании уборки снега с участков тормозных позиций, приступает к работе за пределами тормозных позиций.

Заезд второго снегоуборочного поезда производится со стороны горловины парка формирования локомотивом в сторону горки.

Если на пути имеются отдельно стоящие вагоны, по указанию диспетчера маневрового железнодорожной станции или дежурного по горке они прицепляются ответственным работником станции к локомотиву и осаживаются на горку до тех пор, пока головная машина не встанет на начало очистки пути в сторону парка. Затем снегоуборочный поезд в рабочем состоянии движется в сторону горловины парка формирования и осуществляет очистку пути от снега.

Вагоны подтягиваются к предельному столбику этой горловины, отцепляются и закрепляются ответственным работником станции.

При большой группе вагонов на сортировочном пути в помощь локомотиву снегоуборочного поезда выделяется горочный локомотив.

После очистки одного или нескольких путей парка до полной загрузки поезда снегом поезд отправляется под выгрузку, а затем возвращается к фронту уборки снега. Цикл повторяется до полной уборки снега с путей парка.

Для уборки снега с путей парка приема, снегоуборочный поезд сформированный по схеме локомотив, концевой полувагон, промежуточные полувагоны, головная машина, а вслед за ним и горочный локомотив по команде дежурного по парку передвигаются по свободному пути в противоположную от горки горловину.

Горочный локомотив, возвращаясь, заезжает под состав, подлежащий роспуску, и убирает его на путь надвига, а снегоуборочный поезд производит уборку снега с освобожденного пути. По окончании очистки пути снегоуборочный поезд по этому же пути возвращается обратно и заезжает на следующий путь, с которого горочный локомотив в том же порядке убирает состав.

В парке отправления уборка пути от снега выполняется снегоуборочным поездом вслед уходящему на участок сформированному составу. После отправления этого состава дежурный по станции (парку) разрешает заезд снегоуборочного поезда на освободившийся путь для уборки его от снега.

Сцепление и расцепление снегоуборочной техники должно производиться локомотивной бригадой только после полной остановки состава и контролироваться машинистом или помощником машиниста снегоуборочной машины.

Перед соединением со снегоуборочной техникой машинист обязан остановить локомотив на расстоянии не менее 10 м. После осмотра помощником машиниста исправности автосцепных устройств подъезд к технике осуществляется после разрешения машиниста или помощника машиниста машины.

После сцепления с локомотивом бригада снегоуборочной техники должна проверить:

правильность соединения тормозной магистрали снегоуборочной техники с тормозной магистралью локомотива и рабочей магистрали снегоочистительной техники с питательной магистралью локомотива;

работу электроосвещения и прожекторов, а также световой и звуковой сигнализации, установленной на снегоуборочной технике и в кабине машиниста локомотива, работу радиосвязи с машинистом локомотива и работу телефонной связи между кабинами управления головной машины и концевым полувагоном;

работу (вхолостую) всего пневматического привода снегоуборочного поезда;

исправность стопорных устройств автосцепки и транспортных запоров.

Все транспортные запоры рабочих механизмов снегоочистительной и снегоуборочной техники должны быть выкрашены в отличительный цвет.

Все ограждающие устройства (цепи на перилах площадок кабин управления, ограждения лестниц для подъема на полувагон и т.д.) должны находиться в исправном состоянии.

При подготовке двигателя снегоуборочного поезда к пуску и при его обслуживании во время работы наружные запоры дверей, расположенные по обеим сторонам двигателя, должны быть сняты. Двери должны свободно и беспрепятственно открываться изнутри помещения.

Персоналу снегоуборочного поезда при обслуживании дизеля запрещается:

оставлять без присмотра работающий дизель;

производить смазку, регулировку и обтирку работающего дизеля и дизель-генератора;

пользоваться открытым огнем и курить около дизеля;

открывать пробку радиатора при работающем дизеле. Дозаправку системы охлаждения следует выполнять только при остановленном дизеле;

оставлять работающий подогреватель без присмотра;

допускать одновременную работу дизеля и подогревателя;

включать в работу подогреватель при не полностью заправленных системах охлаждения и смазки;

применять паяльную лампу или факел с целью подогрева масла дизеля для запуска при низких температурах;

хранить и перевозить горюче-смазочные материалы в кабине электростанции и в кабинах управления головной машины и концевого полувагона;

осуществлять работы по ремонту электроаппаратуры под напряжением.

Для выполнения таких работ дизель должен быть остановлен, фидерные рубильники выключены. На рубильнике или автоматическом выключателе, отключающем генератор от сети, должна быть вывешена табличка "Не включать, работают люди".

Персоналу снегоуборочного поезда для удаления накопившихся в выхлопном тракте двигателя (выхлопных трубах и глушителях) остатков топлива, масла, которые могут загореться и послужить причиной пожара, необходимо:

регулярно, не реже чем через 200 часов работы дизеля, снимать с машины выхлопные трубы, глушители и прожигать накопившиеся в них отложения;

очищать механическим путем сильфонные компенсаторы, установленные на выхлопных трубах (выполнение данной работы должно быть записано в бортовом журнале).

Снегоуборочный поезд должен быть укомплектован исправными и проверенными средствами пожаротушения. Обслуживающий персонал перед началом работы снегоуборочного поезда, имеющего дистанционное управление дизель-генератором, должен проверить работу системы пожарной сигнализации, а также проверить вручную срабатывание стоп-устройств на впускном коллекторе дизеля.

Рабочие органы снегоуборочного поезда в рабочее и транспортное положение приводятся по указанию руководителя работ.

При проходе поезда по соседнему пути крылья, щетки и льдоскалыватели снегоуборочного поезда приводятся в транспортное положение по команде руководителя работ.

Приложение N 4

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОЧИСТКА ПУТИ ОТ СНЕГА НА СТАНЦИИ ПЕРЕВАЛКОЙ СНЕГА СТРУГОМ

В СТОРОНУ КРАЙНЕГО ПУТИ И ДАЛЕЕ ПОД ОТКОС

Перевалка снега стругом под откос производится в обе стороны от середины парка.

Если нет возможности сбрасывать снег под откос, то его следует собирать в валы на выделенных путях и междупутьях с немедленной уборкой снегоуборочным поездом для того, чтобы при возобновлении метели образовавшиеся валы не способствовали задержанию снега.

При этом образовавшиеся валы снега на междупутьях путей осмотра и ремонта вагонов в поездах подлежат уборке в первую очередь.

Для перевалки снега стругом требуется последовательно освобождать на время от 20 до 30 минут, с закрытием для движения поездов, два соседних пути (первый путь занимается стругом, а второй перекрывается его крылом).

После каждого рабочего прохода крыло и нож струга приводятся в транспортное положение для переезда на следующий путь.

При очистке пути стругом, при помощи опущенной носовой части и одного раскрытого крыла, очищаются сразу один путь и междупутье с перевалкой снега на второе междупутье. После этого струг переходит на второй путь и таким же образом очищает снег со второго пути и междупутья, переваливая его через третий путь на третье междупутье и так далее.

В парках приема и отправления поездов во время производства снегоуборочных работ пути должны заниматься поездами и составами в соответствии с технологическим процессом механизированной очистки и уборки снега с путей станции с таким расчетом, чтобы была возможность организовать работу снегоочистителей и снегоуборочных поездов без дополнительных маневров по перестановке составов.

Приложение N 5

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ ОЧИСТКИ ПУТЕЙ НА СТАНЦИЯХ

СНЕГОУБОРОЧНЫМ ПОЕЗДОМ ПСС-1

Работа снегоуборочного поезда может производиться круглосуточно (за исключением перерывов, предусмотренных на техническое обслуживание).

Очистку парков внеклассной станции производит один снегоуборочный поезд ПСС-1.

Поезд ПСС-1 составлен из головного полувагона, двух промежуточных полувагонов, полувагона промежуточного с конвейером поворотным и секции тягово-энергетической ТЭС с выбросным (разгрузочным) ротором (изложено в Руководстве по технической эксплуатации самоходного снегоуборочного поезда ПСС-1).

Технические характеристики рабочих операций поезда ПСС-1:

транспортная скорость по станции - 25 км/ч;

рабочая скорость - 4 км/ч (при льдоскалывании - 1,5 км/ч).

График работы снегоуборочного поезда ПСС-1 должен быть увязан с графиком движения поездов, маневровой работой и предусматривать:

время движения снегоуборочного поезда по путям станции, как в рабочем положении, так и в транспортном положении, при следовании к месту выгрузки;

последовательность работы по паркам станции и продолжительность нахождения на каждом из них, место и порядок смены бригад, место и продолжительность экипировки снегоуборочного поезда ПСС-1.

Количество машинистов в экипаже машины ПСС-1 - 3 человека.

Снегоуборочный поезд ПСС-1 работает:

головной машиной вперед:

очистка трех крайних путей парков станции щеточным питателем и боковыми крыльями с одновременным выбросом снеговой массы ротором под откос;

очистка крестовины щеточным питателем и боковыми крыльями, обдув рамных рельсов стрелочных переводов вентиляторной установкой;

очистка путей парков станции щеточным питателем и боковыми крыльями;

скалывание льда активным льдоскалывателем в местах экипировки вагонов на участках станционных путей;

вперед секцией тягово-энергетической ТЭС:

очистка трех крайних путей парков станции боковыми щетками и щеточным питателем с одновременным выбросом снеговой массы под откос;

очистка путей парков станции щеточным питателем и боковыми щетками;

уборка сколотого льда боковыми щетками и щеточным питателем.

Приложение N 6

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ ОЧИСТКИ ПУТЕЙ НА ПЕРЕГОНАХ

И СТАНЦИЯХ ПНЕВМООЧИСТИТЕЛЬНОЙ МАШИНОЙ ПОМ

Очистку путей от снега с помощью машины ПОМ целесообразно проводить круглосуточно.

Выполнение работ по очистке пути и междупутий на станциях и перегонах должно производиться как в интервалах между движением поездов без нарушения графиков их поездной и маневровой работы, так и в технологические "окна".

Работа машины ПОМ на закрепленных за ней станциях и перегонах должна начинаться после начала снегопада.

Машина ПОМ обслуживается 1 машинистом.

Работой по уборке снега на участковых станциях или перегоне руководит работник по должности не ниже мастера дорожного.

Рабочие характеристики машины ПОМ (изложено в Руководстве по технической эксплуатации пневмоочистительной машины ПОМ-1):

транспортная скорость - 70 км/ч;

рабочая скорость при высоте снега 20 см на перегоне - 40 км/ч;

рабочая скорость при высоте снега 30 см на перегоне - 30 км/ч;

рабочая скорость при высоте снега 20 см на станции - 10 км/ч;

рабочая скорость при высоте снега 30 см на станции - 5 км/ч;

рабочая скорость при очистке от плотного снега высотой до 20 см на горловинах станции - 2,5 км/ч;

"плечо" обслуживания машины ПОМ - 100 км.

Работы подготовительного характера выполняются на месте стоянки машины ПОМ и включают в себя опробование вентиляторов, подачу рабочего напряжения, соединение питающей пневмомагистрали с локомотивом, открытие и закрытие механизмов ПОМ.

С помощью машины ПОМ от снега могут очищаться:

горловины станций (стрелочные переводы, пути и междупутья на горловинах, включая зоны расположенных на них препятствий - маневровых светофоров, электропневматических клапанов для очистки от снега стрелок, коробок приводов и др.). Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой в полевую сторону за его обочину;

парки станций (парковые пути и междупутья), включая зоны препятствий. Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой от оси станции в полевую сторону пути за его обочину, при условии свободности от подвижного состава путей, в сторону которых сдувается снег;

на перегонах пути, междупутья и обочины (заносимые места 1 - 3 категории).

Очистка пути и междупутий на перегоне и промежуточной станции осуществляется сплоткой из двух машин ПОМ с электровозом в голове, в горловинах участковой станции очистка производится сплоткой из двух машин ПОМ и установленными между ними двумя локомотивами, при этом работать должен ПОМ, находящийся позади локомотива по ходу движения.

При работе ПОМ на горловинах станций стрелки, участвующие в маршруте его движения, должны дополнительно прочищаться ручными пневмошлангами, для чего должны быть задействованы две группы чистильщиков (по 2 монтера пути).

Путь, междупутья и стрелочные переводы должны быть очищены до балласта, при условии работы ПОМ с началом снегоотложения.

Место базирования машины ПОМ - тупик на участковой станции.

Работа по очистке снега машиной ПОМ начинается с участковой станции. Работа производится сплоткой из двух машин ПОМ и установленными между ними двумя локомотивами без нарушения поездной и маневровой работы станции, при этом работу осуществляет ПОМ, находящаяся позади локомотива по ходу движения.

После согласования плана работ с дежурным по станции и производства руководителем работ записи в журнале ДУ-46 сплотка из 2 машин ПОМ приступает к очистке нечетной горловины станции. Очистку начинают с середины горловины, от которой последовательно продвигаются к крайним путям. Очистка осуществляется методом последовательной перевалки снега с одного пути на другой в полевую сторону.

По завершении работ по очистке от снега нечетной горловины сплотка из двух машин ПОМ переезжает в четную горловину и производит работы аналогичным способом.

Работы по очистке пути на перегоне и промежуточной станции производятся в интервалах между движением поездов или в технологические "окна" по согласованию с диспетчером поездным.

Работы на перегоне и промежуточной станции осуществляет сплотка из двух машин ПОМ с электровозом в голове состава. При очистке 1 главного пути на перегоне ПОМ приступает к очистке 1 главного пути промежуточной станции и далее 3 и 4 станционных путей.

По завершении очистки станционных путей и маневровой работы по перестановке электровоза, сплотка из 2 машин ПОМ переезжает на 2 главный путь и производит очистку его в пределах станции с последующим выездом на перегон.

На станционных путях, междупутьях и горловинах запрещается производить работу ПОМ без разрешения дежурного по станции и без предварительной записи в журнале ДУ-46.

При очистке горловин руководитель работ должен следить за качеством очистки пути ПОМ и корректировать скорость его передвижения.

При приближении машины ПОМ к перронам, пассажирским платформам, жилым строениям, подвижному составу и автотранспорту, находящемуся в непосредственной близости от пути, руководитель работ обязан давать своевременную команду на приостановку работы ПОМ.

При работе ПОМ на станциях и на горловинах путевые коробки и крышки электропневматических клапанов должны быть закрыты на замок или укреплены другим способом.

При работе ПОМ вблизи переездов автотранспорт с них должен быть удален.

Во время производства работ по очистке перегона от снега руководитель работ должен своевременно прекращать работу ПОМ при приближении встречного поезда с целью исключения ухудшения его видимости.

Приступая к работе с машиной, руководитель работ проводит инструктаж обслуживающей бригады о порядке работы. Руководитель работ отвечает за все передвижения комплекса, состоящего из машины и локомотива с момента принятия руководства бригадой и до окончания работы.

Во время передвижения машины руководитель работ и машинисты локомотива должны проявлять особую бдительность. В случае необходимости должны подаваться звуковые сигналы, а также приводить в действие тормоза.

Не допускается:

включать рабочие органы без команды руководителя;

производить осмотр рабочих органов, без отключения силового электропитания;

перед включением электропитания и пуска электродвигателей обязательно предупреждать об этом обслуживающий персонал;

во время работы вентиляторов подниматься на платформу и находиться на ней.

В случае использования энергии от стационарных источников питания или от передвижных электростанций корпус машины должен иметь металлическую связь с заземляющим устройством стационарного источника или передвижной электростанции.

Кабель подключения к внешнему источнику питания должен иметь дополнительную жилу для соединения корпуса машины с заземляющим устройством питающей сети.

Во время работы выдуваемый с пути снег отбрасывается воздушным потоком на расстояние до 40 м.

При проезде по мостам и около платформ вентиляторы должны выключаться.

Приложение N 7

к Положению об организации

работы бригад снегоуборочной

и снегоочистительной техники

ПОРЯДОК

ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА И НЕИСПРАВНОСТИ ОСНОВНЫХ

УЗЛОВ И МЕХАНИЗМОВ

1. Колесные пары

Техническое состояние колесных пар должно отвечать требованиям Руководства по формированию, освидетельствованию, ремонту и осмотру колесных пар специального подвижного состава, утвержденного ОАО "РЖД" 30 декабря 2003 г. N ЦПО-39/50 с изменениями от 19 февраля 2007 г.

Осмотр колесных пар под ССПС и СНПС, находящихся в эксплуатации, должны проводить машинисты и водители ССПС и СНПС и их помощники при ежесменном техническом обслуживании перед выездом на место производства работ, во время остановок, а также при проведении ТО.

При осмотре колесных пар под ССПС и СНПС проверить техническое состояние их элементов, доступных осмотру, в том числе:

на бандажах и ободах цельнокатаных колес: отсутствие трещин, ползунов (выбоин), плен, раздавленностей, вмятин, отколов, раковин, выщербин недопустимых размеров, ослабление бандажа на ободе колесного центра остукиванием молотком, сдвиг бандажа по контрольным меткам, ослабление бандажного кольца остукиванием молотком (составные колеса имеют ССПС и СНПС производства ОАО "Камбарский машиностроительный завод", ОТ-400), остроконечный накат;

на колесных центрах и цельнокатаных колесах - отсутствие трещин, признаков ослабления или сдвига ступиц на оси;

на открытых частях осей - отсутствие трещин, плен, протертых мест, электроожега и других дефектов.

Запрещается выпускать в эксплуатацию ССПС и СНПС с колесными парами, имеющими трещины в любой части колесной пары, а также при наличии следующих износов и дефектов:

ползуна (выбоины) на поверхности катания глубиной более 1 мм;

местного увеличения ширины обода (бандажа) колеса (раздавливание) более 6 мм;

"навара" высотой более 1 мм;

поверхностного откола наружной грани обода колеса, включая местный откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм, или если в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, распространяющаяся вглубь металла;

ослабления или сдвига ступицы колеса на оси;

ослабления или сдвига бандажа на ободе колесного центра;

ослабления бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности, ослабления суммарной длиной ослабленного места более 30% общей длины окружности кольца, а также ослабления расположенного ближе 100 мм от замка кольца;

выщерблины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у не приводных - более 25 мм;

потертости любой части оси глубиной более 2,5 мм;

кольцевых выработок на поверхности катания у основания гребня глубиной более 1 мм, на поверхности с конусностью 1:3,5 глубиной более 2 мм или шириной более 15 мм;

следов электродугового ожога в любой части оси;

остроконечного наката гребня;

равномерный прокат по кругу катания более 8 мм;

неравномерный прокат более 2 мм;

разность прокатов у левого и правого колеса более 1 мм;

толщина гребня более 33 мм для колесных пар отечественного производства и более 34 мм для колесных пар иностранного производства или менее 25 мм.

Измерение производить на расстоянии 18 мм от вершины гребня при высоте гребня 28 мм, а у колесных пар с высотой гребня 30 мм - на расстоянии 20 мм от вершины гребня;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм.

При обнаружении у колесных пар ползуна глубиной от 1 до 2 мм допускается довести ССПС или СНПС до ближайшего пункта технического обслуживания со скоростью не выше 15 км/ч, а при величине ползуна от 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесную пару заменить. При ползуне свыше 4 мм разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары.

2. Буксы

Техническое состояние букс, установленных на ССПС и СНПС должно отвечать требованиям Руководства по осмотру, ревизии и ремонту букс специального подвижного состава, утвержденному ОАО "РЖД" 08 декабря 2006 г. N ЦПО-31.

Наружный осмотр букс проводится при осмотре колесных пар под ССПС и СНПС, находящемся в эксплуатации, при проведении ежесменного технического обслуживания машинистами и водителями ССПС и СНПС и их помощниками.

При наружном осмотре проводится:

а) обстукивание болтов крепления крышек с целью определения надежности их затяжки. Ослабленные болты подтягиваются, а пружинные шайбы, потерявшие упругость, заменяются исправными;

б) обстукивание смотровых крышек с целью определения неисправности торцевого крепления;

в) отсутствие трещин в корпусе и крышках буксы;

г) отсутствие следов утечки смазки;

д) температура нагрева буксы после прибытия ССПС и СНПС с места производства работ. Допускается нагрев корпуса буксы в эксплуатации до температуры 60 °C, без учета температуры окружающего воздуха, и определяется с помощью прибора бесконтактного обнаружения перегретых букс.

Характерными причинами повышенного нагрева буксы является:

излишнее количество смазки. При этом поверхность верхней части буксы нагревается равномерно, а из лабиринтовой части буксы вытекает смазка. Нагрев по этой причине может произойти непосредственно после ревизии. Нагрев может прекратиться после пробега от 500 до 600 километров. Если букса продолжает нагреваться, то необходимо вскрытие смотровой или крепительной (при отсутствии смотровой) крышки для выявления причин нагрева;

трение в лабиринте вследствие отсутствия зазора между лабиринтной частью корпуса и лабиринтным кольцом. При этом задняя часть корпуса буксы нагревается больше передней. В этом случае колесная пара заменяется;

ненормальная работа роликовых подшипников, вызывающая резко повышенный нагрев буксы. Это может произойти из-за неисправности подшипников (разрыв внутреннего кольца или его проворачивание, малый осевой зазор подшипника, излом сепаратора), отсутствие или излишек смазки или затвердевание ее, неправильной сборки подшипников и других деталей, попадания посторонних тел (песок, металлические включения и т.д.). В этом случае, прежде всего, внешним осмотром проверяется состояние буксового узла, затем вскрывается смотровая или крепительная крышка для определения состояния подшипников и их торцевого крепления. Вскрытие крышек должно проводиться с соблюдением условий, исключающих попадание в буксу и крышку различных загрязнителей, посторонних твердых частиц и влаги.

Вскрытие букс вагонных тележек производится в присутствии представителя вагонного депо и пункта технического обслуживания вагонов.

У ССПС наличники буксовых направляющих должны быть жестко закреплены, болты, крепящие наличники к направляющим, должны быть туго затянуты, направляющие надежно закреплены на раме, болты крепления направляющих к раме туго затянуты, прорезные гайки зашплинтованы.

У двухосных ССПС суммарные зазоры между наличниками буксовых направляющих и буксами в эксплуатации не должны превышать:

в продольном направлении 7 мм;

в поперечном направлении 9 мм.

Не допускается эксплуатация ССПС с зазорами, превышающими указанные. Для новых колесных пар, а также после текущего и капитального ремонтов суммарные зазоры между наличниками буксовых направляющих и буксами должны быть равны:

в продольном направлении от 2,5 до 4 мм;

в поперечном направлении от 5 до 7 мм.

При обнаружении трещин, следов утечки смазки, чрезмерного нагрева произвести полную ревизию обеих букс.

3. Рессорное подвешивание

Осмотр рессорного подвешивания ССПС и СНПС, находящихся в эксплуатации, должны проводить машинисты и водители ССПС и СНПС и их помощники при ежесменном техническом обслуживании перед выездом на место производства работ, во время остановок, а также при проведении ТО.

Рессорное подвешивание не должно иметь трещин или износов в листах листовых рессор и витках цилиндрических рессор, сдвиг листов или хомута листовых рессор. Поперечное смещение листов относительно коренного листа допускается не более 1,0 мм. Необходимо проверить состояние подвески листовых и цилиндрических рессор.

Цилиндрические пружины проверить на отсутствие:

изломов, отколов или трещин витков;

потертостей или коррозионных повреждений более 10% площади сечения витков;

соприкосновения витков;

разношаговости витков по высоте.

При осмотре необходимо проверить наличие зазора между упорным винтом и хомутом рессоры в механизме выключения рессор, если такой механизм предусмотрен конструкцией ССПС и СНПС, при необходимости отрегулировать зазор. Регулировка рессорного подвешивания должна выполняться согласно требованиям руководства технического обслуживания второго объема (ТО-2).

4. Автосцепное устройство

Техническое состояние автосцепного устройства должно отвечать требованиям Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, распоряжение ОАО "РЖД" от 28 декабря 2010 г. N 2745р.

Проверка автосцепного устройства проводится при техническом обслуживании ССПС и СНПС.

Запрещается эксплуатировать ССПС и СНПС, у которого автосцепное устройство имеет хотя бы одну из следующих неисправностей:

трещина корпуса автосцепки;

трещина тягового хомута, излом клина тягового хомута или валика, неисправное или нетиповое их крепление. Признаками излома клина являются изгиб болта, поддерживающего клин, блестящая намятина заплечиков клина, металлическая пыль на хомуте, увеличенный или уменьшенный выход автосцепки, а также двойной удар при ударе молотком по клину снизу;

излом или трещина центрирующей балочки, маятниковых подвесок (или направляющей рейки центрирующего прибора безмаятникового типа), неправильно поставленные маятниковые подвески грузовых вагонов (широкими головками вниз), излом пружин, отсутствие гаек или обрыв болтов пружин центрирующего прибора;

износ или другие повреждения корпуса и механизма сцепления, при которых возможен саморасцеп автосцепок;

трещина или сквозная протертость корпуса поглощающего аппарата;

повреждения, вызывающие потерю поглощающим аппаратом упругих свойств, о чем свидетельствует наличие зазора между упорными угольниками и упорной плитой или корпусом аппарата;

зазор между потолком розетки и хвостовиком корпуса автосцепки менее 25 мм (для центрирующего прибора с жесткой опорой);

расстояние от упора головы автосцепки до ударной розетки, имеющей длину выступающей части 185 мм, менее 60 мм и более 90 мм, при укороченных розетках с длиной выступающей части 130 мм - менее 110 мм и более 150 мм;

трещина, излом или нетиповое крепление планки, поддерживающей тяговый хомут, упоров, упорной плиты, кронштейнов расцепного привода, валика подъемника;

длинная цепь расцепного привода (определяют при постановке рукоятки рычага на горизонтальную полочку кронштейна; при нормальной длине цепи нижняя часть замка не должна выступать за ударную стенку зева корпуса автосцепки);

короткая цепь расцепного привода (об этом свидетельствует невозможность положить рукоятку рычага на горизонтальную полочку кронштейна), обрыв или нетиповое крепление цепи рычага;

высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов более 1080 мм или менее 980 мм;

запоры расцепных рычагов и запорные болты в головках автосцепок, если они предусмотрены конструкцией, должны находиться в исправном состоянии.

5. Транспортные запоры

Транспортные запоры должны обеспечивать надежное закрепление рабочих органов в транспортном положении.

При ежесменном техническом обслуживании необходимо проверить целостность транспортных запоров. Не должно быть трещин в сварных швах проушин, изломов осей, валиков, болтов и т.д.

6. Крепления узлов трансмиссии

При ежесменном техническом обслуживании проверить: элементы крепления страховочных скоб и цепей, предохраняющих детали трансмиссии от падения на путь, должны находиться в исправном состоянии и обеспечивать их надежное крепление на штатных местах. Ослабшие болты, гайки подтянуть;

не допускается течь масла из редукторов, реверс-раздаточных коробок, гидромеханических передач, осевых редукторов, гидравлической системы. При наличии течи принять меры по ее устранению (подтянуть болты крепления крышек, сливные пробки, штуцера);

проверить положение ручных муфт включения режимов на реверс - раздаточных коробках, редукторах и осевых редукторах. Рукоятки должны находиться в нейтральном положении или в положении "отключено". Если произошло несанкционированное изменение положения рукояток, следует установить их в положение, соответствующее режиму транспортирования и обеспечить надежное закрепление;

проверить затяжку болтов карданных валов обстукиванием. При необходимости подтянуть гайки болтов. Гайки болтов крепления карданных валов должны быть самоконтрящиеся или с пружинной шайбой и быть зашплинтованы, при отсутствии шплинтов установить новые.

Запрещается применять в транспортных запорах, элементах крепления узлов трансмиссии, карданных валов крепежные детали, отличающиеся по размерам и прочности от предусмотренных конструкторской документацией.

7. Воздушные резервуары, манометры

Воздушные резервуары и манометры должны соответствовать требованиям Правил надзора за воздушными резервуарами подвижного состава железных дорог Российской Федерации, утвержденных МПС России 04 августа 1998 г. N ЦТ-ЦВ-ЦП-581.

Задачей наружного осмотра воздушных резервуаров является выявление визуальным способом механических и коррозионных повреждений корпуса резервуара.

Резервуары с вмятинами в количестве не более трех, с расположением их вне сварных швов и на расстоянии друг от друга, равном не менее 15% его диаметра, и глубиной вмятины не более 5 мм, с коррозионными повреждениями не более 20% от общей поверхности резервуара с глубиной до 10% от толщины стенки резервуара, допускаются к дальнейшей эксплуатации.

Манометры должны быть поверены в установленном порядке и не допускаются к применению в случаях:

отсутствия оттиска калибровочного клейма;

неправильного показания;

истечения срока действия оттиска калибровочного клейма;

невозврата стрелки к начальной риске шкалы;

разбитого стекла или других повреждений и дефектов, которые могут отразиться на правильном показании манометра.

8. Обслуживание и проверка тормозов СПС должны осуществляться в соответствии с требованиями Руководства по эксплуатации данного типа СПС и Инструкции по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог, утвержденной МПС России 04 октября 2000 г. N ЦП-ЦТ-ЦВ-797.

ПЕРЕЧЕНЬ

НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ, НА КОТОРЫЕ В ТЕКСТЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДАНЫ ССЫЛКИ

1. Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ).

2. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286).

3. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (Приложение N 7 к ПТЭ).

4. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (Приложение N 8 к ПТЭ).

5. Положение о психофизиологическом обеспечении работников локомотивных бригад ОАО "РЖД", утвержденное распоряжением ОАО "РЖД" от 6 апреля 2009 г. N 712р.

6. Положение о порядке применения предупредительных талонов по охране труда в ОАО "РЖД", утвержденное распоряжением ОАО "РЖД" от 1 октября 2015 г. N 2351р.

7. Инструктивные указания о порядке заполнения маршрутного листа формы АУ-12 (утвержденные МПС России от 24 декабря 1998 г. N Л-1505у).

8. Инструкция по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог (распоряжение ОАО "РЖД" от 28 декабря 2010 г. N 2745р).

9. Инструкция по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществах, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 22 октября 2013 г. N 2243р.

10. Технические требования к противопожарной защите специального подвижного состава от 15 января 2002 г. N ЦПО-28.

11. Руководство по обеспечению пожарной безопасности эксплуатируемого парка специального подвижного состава (утверждено ЦП МПС России 27 декабря 2002 г.).

12. Нормы оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения, утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 17 декабря 2010 г. N 2624р.

13. Руководство по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального подвижного состава ОАО "РЖД" (утверждено распоряжением ОАО "РЖД" от 23 декабря 2010 г. N 2697р).

14. СанПиН 2.1.5.980-00 "Водоотведение населенных мест, санитарная охрана водных объектов. Гигиенические требования к охране поверхностных вод" (утверждены 22 июня 2000 г.).

15. СНиП 2.05.07.91 "Свод правил. Промышленный транспорт. Актуализированная редакция" (от 1 января 2013 г.).

16. Положение о системе планово-предупредительного ремонта специального железнодорожного подвижного состава и механизмов инфраструктурного комплекса ОАО "РЖД", утвержденное распоряжением ОАО "РЖД" от 14 марта 2014 г. N 659р.

17. Распоряжение о порядке проезда в кабине управления подвижного состава лиц, не входящих в состав локомотивной бригады или бригады специального самоходного подвижного состава, от 18 июля 2011 г. N 1559р.

18. Инструкция по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог (утверждена МПС России 4 октября 2000 г. N ЦП-ЦТ-ЦВ-797).

19. Руководство по формированию, освидетельствованию, ремонту и осмотру колесных пар специального подвижного состава, утвержденное ОАО "РЖД" 30 декабря 2003 г. N ЦПО-39/50 с изменениями от 19 февраля 2007 г.

20. Правила надзора за воздушными резервуарами подвижного состава железных дорог Российской Федерации (утверждены МПС России 4 августа 1998 г. N ЦТ-ЦВ-ЦП-581).

21. Руководство по осмотру, ревизии и ремонту букс специального подвижного состава, утвержденное ОАО "РЖД" 8 декабря 2006 г. N ЦПО-31.

22. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, утвержденное приказом МПС России от 5 марта 2004 г. N 7.

23. Трудовой кодекс Российской Федерации.

24. Технически обоснованные нормы времени на работы по снегоборьбе (утверждены ОАО "РЖД" от 30 декабря 2010 г.).

25. Технологическая инструкция "Надзор за сохранностью оборудования СЦБ при работе снегоуборочной техники" утверждена 29 декабря 2012 г. N ЦДИ-113/р.

26. Регламент выдачи маршрутного листа машиниста специального самоходного подвижного состава, сформированного в автоматизированной системе АСУ ССПС (утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 25 марта 2013 г. N 709р).

27. Нормативы численности рабочих по ремонту и обслуживанию машин, механизмов и оборудования в дистанциях пути и структурных подразделениях дирекций по ремонту пути и эксплуатации и ремонту путевых машин, утвержденные ОАО "РЖД" 22 декабря 2015 г. N 3037р.

28. Распоряжение о подготовке персонала к работе в зимних условиях на базе учебных центров профессиональных квалификаций железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" от 25 февраля 2015 г. N 474р.

29. Инструкция по охране труда для машинистов железнодорожных строительных машин ИОТ РЖД-4100612-ЦДРП-036-2012, утверждена распоряжением ОАО "РЖД" от 29 декабря 2012 г. N 2770р.

30. Правила эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО "РЖД", утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 29 декабря 2011 г. N 2852р.

31. Правила электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей (утверждены ОАО "РЖД" 3 июля 2008 г. N 12176).

32. Правила по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях от 24 декабря 2012 г. N 2665р.

33. Правила по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений, утверждены 24 февраля 1999 г. ПОТ РО-32-ЦП-652-99.

34. Правила по охране труда, экологической, промышленной и пожарной безопасности при техническом обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры путевого комплекса ОАО "РЖД" ПОТ РЖД-4100612-ЦП-ЦДРП-022-2013, утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 4 февраля 2014 г. N 255р.

35. Технические требования к специальному подвижному составу, инновационной технике и оборудованию для ОАО "РЖД", утверждены 13 декабря 2013 г. N 411.