|  |
| --- |
|  |
| Распоряжение ОАО "РЖД" от 19.12.2016 N 2582р "Об утверждении "Инструкции по организации движения и производству маневровой работы на станционных путях, оборудованных упорами тормозными стационарными (УТС-380)" |
|  |

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 19 декабря 2016 г. N 2582р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ "ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

И ПРОИЗВОДСТВУ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА СТАНЦИОННЫХ ПУТЯХ,

ОБОРУДОВАННЫХ УПОРАМИ ТОРМОЗНЫМИ СТАЦИОНАРНЫМИ (УТС-380)"

С целью установления единых требований по отражению мер безопасности движения на путях, оборудованных упорами тормозными стационарными (УТС-380) (далее - упоры), с учетом технических требований к техническим решениям по управлению упорами, утвержденных [распоряжением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=EXP&n=674188&date=23.12.2020&demo=2) ОАО "РЖД" от 23.09.2016 г. N 1948р:

1. Утвердить прилагаемую "[Инструкцию](#Par25) по организации движения и производству маневровой работы на станционных путях, оборудованных упорами тормозными стационарными (УТС-380)".

2. Начальникам железных дорог при изменении технических решений по управлению упорами на объектах нового строительства и реконструкции устройств сигнализации, централизации и блокировки обеспечить внесение изменений в локальные документы в части организации движения на станционных путях, оборудованных упорами, в соответствии с утвержденной [инструкцией](#Par25).

Вице-президент ОАО "РЖД"

П.А.ИВАНОВ

Утверждена

распоряжением ОАО "РЖД"

от 19 декабря 2016 г. N 2582р

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ И ПРОИЗВОДСТВУ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

НА СТАНЦИОННЫХ ПУТЯХ, ОБОРУДОВАННЫХ УПОРАМИ ТОРМОЗНЫМИ

СТАЦИОНАРНЫМИ (УТС-380)

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает основные положения по организации движения и производству маневровой работы на станционных путях, оборудованных упорами тормозными стационарными УТС-380 (далее - упоры), в схеме управления которыми реализованы технические требования, утвержденные [распоряжением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=EXP&n=674188&date=23.12.2020&demo=2) ОАО "РЖД" от 23.09.2016 г. N 1948р (далее - технические требования).

1.2. Требования настоящей Инструкции учитываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (далее - ТРА) и его приложениях.

2. Общие требования безопасности движения

2.1. Работники, на которых возложены функции по закреплению подвижного состава с помощью упоров (далее - работник), должны пройти обучение по их устройству и правилам закрепления.

Должность работника, осуществляющего закрепление составов упорами, указывается в ТРА станции. Примерный регламент ведения переговоров для наиболее типичных указаний и сообщений, передаваемых по радиосвязи и двусторонней парковой связи при закреплении (раскреплении) составов, указывается в приложении к ТРА станции "Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе".

Управление упором осуществляется работником с разрешения дежурного по железнодорожной станции (далее - ДСП).

2.2. ДСП перед приготовлением маршрута для приема или отправления поезда должен убедиться по контрольным приборам на аппарате управления в нахождении упора в нерабочем положении и наличии контроля положения упора.

При отправлении поезда дополнительно убедиться по докладу работника в снятии тормозных башмаков (при наличии дополнительных тормозных башмаков).

2.3. ДСП перед отправлением одиночного локомотива (локомотивов) с пути, на котором находятся закрепленные упором вагоны, должен убедиться по докладу машиниста в отсутствии сцепления локомотива (локомотивов) с составом.

2.4. До закрепления состава прибывающего на станцию грузового поезда или выставляемого состава грузового поезда на железнодорожный путь (далее - путь) ДСП должен иметь информацию об общей массе состава и о загрузке вагонов. На основании этой информации ДСП определяет возможность закрепления состава только упором или упором с дополнительными тормозными башмаками.

Дополнительные тормозные башмаки устанавливаются в зависимости от уклона пути и массы закрепляемого состава при установке их под груженые или порожние вагоны.

2.4.1. Область применения упоров при закреплении вагонов с нагрузкой на ось не менее 10 т (брутто):

Таблица N 1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Масса состава, т | Приведенный уклон пути, | | | | |
| 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 5,0 |
| 5000 | + | + | + | + | + |
| 6000 | + | + | + | + | + |
| 7000 | + | + | + | + | 2/8 [<\*>](#Par106) |

2.4.2. Область применения упоров при закреплении вагонов с нагрузкой на ось не более 10 т (брутто):

Таблица N 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Масса состава, т | Приведенный уклон пути, | | | | |
| 2,5 | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 5,0 |
| 3000 | + | + | + | + | + |
| 4000 | + | + | + | + | + |
| 5000 | + | + | + | + | 2/8 [<\*>](#Par106) |

--------------------------------

<\*> Примечание:

а) в числителе указано количество тормозных башмаков, устанавливаемых под груженые вагоны, в знаменателе - под порожние;

б) при сильном ветре (свыше 15 м/с), направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, дополнительно по нормам [Инструкции](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=329069&date=23.12.2020&demo=2&dst=102422&fld=134) по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации закрепляются лишь те составы, которые в [таблицах N 1](#Par47) и [N 2](#Par77) относятся к серой зоне.

2.5. Перед закреплением состава ДСП обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, что состав будет закрепляться упором, а при заезде локомотива под состав, что локомотив (маневровый состав) будет сцепляться с составом, закрепленным упором.

При подходе локомотива (маневрового состава) к составу с любой стороны его закрепления упорами передача своевременной команды на остановку маневрового состава осуществляется руководителем маневров.

При подходе одиночного локомотива поездного движения к составу с любой стороны его закрепления упорами своевременная остановка обеспечивается машинистом локомотива.

Для указания машинисту точного места остановки локомотива (напротив середины бокового окна локомотива) в междупутье справа по ходу движения рекомендуется устанавливать предупредительный сигнальный знак "Остановка локомотива".

2.6. Для перевода колодок упора из нерабочего положения в рабочее и обратно предусматривается местное или центральное управление, а также перевод с помощью курбеля.

При отсутствии контроля положения упора его фактическое положение должно проверяться на месте. При этом в его электроприводе должен быть выключен блок-контакт.

Конкретный порядок управления упорами, в том числе и при отсутствии контроля положения упора, порядок убеждения в фактическом его положении устанавливается в инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ станции.

2.7. При закреплении состава упором со стороны возможного ухода вагонов на путях с уклоном до 0,0005 включительно с противоположной стороны состава под крайний вагон укладывается один тормозной башмак.

2.8. При закреплении подвижного состава допускается расстояние между носком полоза и точкой касания колеса с головкой рельса не более 0,5 м. На боковой грани головок рельсов напротив носков полозов колодок и на расстоянии 0,5 м от носков полозов краской наносятся две контрольные метки. Ответственный за нанесение и своевременное обновление указанных меток - начальник станции.

Если закрепляемая колесная пара установилась сразу между метками, подвижной состав закрепляется (колодки упора устанавливаются в рабочее положение).

Если закрепляемая колесная пара не установилась между метками, подвижной состав осаживается или подтягивается в сторону колодок упора. После установки закрепляемой колесной пары между метками подвижной состав закрепляется (колодки упора устанавливаются в рабочее положение).

При закреплении расторможенного состава без накатывания на упор после установки колодок в рабочее положение рекомендуется подложить тормозной башмак под колесную пару следующей тележки.

2.9. На станционных путях с уклоном более 0,0025 и путях, где производится техническое обслуживание вагонов, закрепление осуществляется с обязательным накатыванием колес вагонов на колодки упоров.

При закреплении упором состава с головы он должен быть остановлен таким образом, чтобы обеспечивалась свободность зоны установки колодок. После перевода колодок в рабочее положение машинист по указанию работника без толчков с использованием автотормозов подтягивает состав в сторону колодок упора.

Для закрепления состава с хвоста по указанию работника машинист останавливает и удерживает состав на расстоянии 1,5 - 2 м от места установки упора. Колодки переводятся в рабочее положение после отпуска автотормозов поезда. Работник информирует машиниста о расстоянии, необходимом для осаживания до упора. После этого по указанию работника машинист плавно, без толчков с использованием автотормозов осаживает состав в сторону колодок упора.

2.10. Во избежание повреждения упора при производстве маневровой работы с составом со стороны, противоположной упору, должны соблюдаться меры безопасности: закрепление состава тормозными башмаками, приведение в действие автотормозов вагонов и другие. В этих случаях после окончания маневров состав должен быть закреплен в соответствии с нормами, указанными в ТРА, дополнительные тормозные башмаки - изъяты, о чем руководитель маневров докладывает ДСП.

3. Закрепление составов

3.1. Закрепление составов со стороны возможного ухода вагонов осуществляется:

- установкой колодок упора под колесную пару последнего вагона;

- под закрепляемую колесную пару между вагонами;

- под колесную пару внутри базы закрепляемого вагона.

Оставшаяся на участке пути за упором часть состава должна быть закреплена тормозными башмаками по нормам, установленным для данного участка пути. Запрещается применять упоры в случаях, если у закрепляемого подвижного состава имеются части или детали вагона, которые препятствуют установке колодок в рабочее положение или прижатию колодок к ободу колеса вагона. В этих случаях работник, осуществляющий закрепление, докладывает о невозможности закрепления упором ДСП. После чего состав закрепляется тормозными башмаками по указанию ДСП.

3.2. Работник осуществляет контроль за:

- исправным состоянием упора;

- правильной остановкой состава по отношению к упору;

- правильной установкой колодок упора на головки рельсов в рабочем положении и их снятием при раскреплении;

- накатыванием закрепляемой колесной пары в сторону упора и обеспечением расстояния 0,5 м.

3.3. Закрепление состава производится работником по указанию ДСП при свободной зоне установки упора. При этом ДСП сообщает работнику о том, как должно выполняться закрепление - одним упором или упором с установкой дополнительных тормозных башмаков.

3.4. Установка колодок упора в рабочее положение и укладка (если это необходимо) дополнительных тормозных башмаков выполняются до отцепки локомотива от состава. Отцепка локомотива от состава производится по указанию ДСП после получения им сообщения о закреплении состава. С целью исключения механического повреждения упора помощник машиниста локомотива обязан контролировать установку механизма автосцепки в выключенное положение с помощью расцепного рычага и валика подъемника автосцепки. При этом запрещается проверка выключенного положения автосцепки в режиме тяги.

При обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста порядок прицепки и отцепки устанавливается начальником железной дороги.

3.5. Отпуск автотормозов у вагонов после закрепления (с учетом минимального воздействия состава на колодки упора) производится от упора или с двух сторон: от упора и хвоста состава.

4. Раскрепление составов

4.1. Раскрепление производится работником по указанию ДСП после прицепки локомотива к закрепленному составу. Прицепка локомотива должна осуществляться плавно без толчков. Надежность сцепления локомотива с составом проверяется только по сигнальным отросткам замков автосцепок, но не в режиме тяги.

4.2. Если состав закреплен упором и дополнительными тормозными башмаками, то сначала из рабочего в нерабочее положение переводятся колодки упора, а затем снимаются тормозные башмаки.

4.3. Раскрепление состава, закрепленного со стороны подхода локомотива, если полозы колодок прижаты колесами, производится после указания работника машинисту осадить состав с осторожностью до освобождения колодок. После этого колодки переводятся в нерабочее положение.

4.4. При раскреплении состава, закрепленного со стороны, противоположной подходу локомотива, работник, находящийся рядом с упором, дает указание машинисту на протягивание состава до освобождения полозов колодок, а затем переводит упор в нерабочее положение.