

Содержание

Введение

1. Понятие маневровой работы
2. Технология маневровой работы
3. Закрепление вагонов
4. Маневры на главных и приемо-отправочных путях
5. Маневровая работа в районах станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов

Заключение

Список использованных источников

Введение

Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы станции и по плану, предусматривающему своевременное формирование и отправление поездов; своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций; наименьшую затрату времени на переработку вагонов; рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств; бесперебойный прием поездов на станцию; безопасность движения, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность подвижного состава.

На станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и характер работы в каждом из них устанавливаются в ТРА станции.

В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения, указывается в ТРА станции.

Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, с действующими радиостанциями, установленными сигналами и инвентарем.

При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации. Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу другого работника) в том, что она не занята подвижным составом, а также есть ли проходы по смежным путям.

Составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию. Имеющиеся на станциях устройства радиосвязи и

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

двусторонней парковой связи должны использоваться для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения.

Для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, передаваемых по радиосвязи и двусторонней парковой связи, при необходимости устанавливается примерный регламент ведения переговоров.

Порядок эксплуатации радиосвязи и двусторонней парковой связи на станциях устанавливается специальной инструкцией ОАО «РЖД».

Дежурный по станции должен готовить маневровые маршруты в соответствии с планом маневровой работы. Маневровый маршрут без изменения направления движения готовится, как правило, на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута дежурный по станции обязан предупредить машиниста о том, на какой путь или до какого светофора приготовлена часть маршрута.

1. Понятие маневровой работы

Маневровая работа - важная составная часть всего перевозочного процесса. За время оборота грузовой вагон подвергается нескольким переработкам на сортировочных, участковых и грузовых станциях. Большая часть средств, затрачиваемых на перевозки, расходуется на выполнение маневровой работы. Более 20% локомотивного парка занято на маневрах.

Маневрами называются все передвижения подвижного состава, групп или отдельных вагонов, а также одиночных локомотивов по станционным путям для выполнения различных видов обработки поездов и вагонов, обеспечения погрузки, выгрузки и др. операций.

Рациональная организация маневров во многом определяет успешную работу станций, уровень их перерабатывающей способности и выполнение основного качественного показателя - затраты времени на обработку вагонов.

Маневры классифицируются по следующим признакам:

- 1) по характеру;
- 2) по назначению;
- 3) по способу выполнения

По характеру маневры бывают:

- сортировочные
- групповые
- перестановочные
- прочие (специальные)

Сущность сортировочных маневров (разъединительные) (рис. 1):

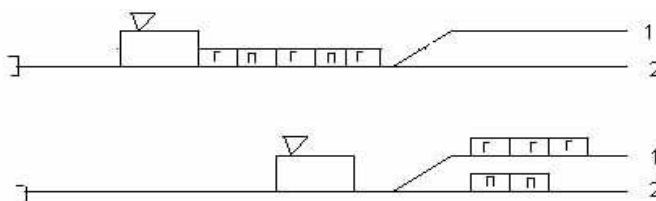


Рис. 1. Разъединительные сортировочные маневры

Сущность группировочных маневров (соединительные) (рис. 2):

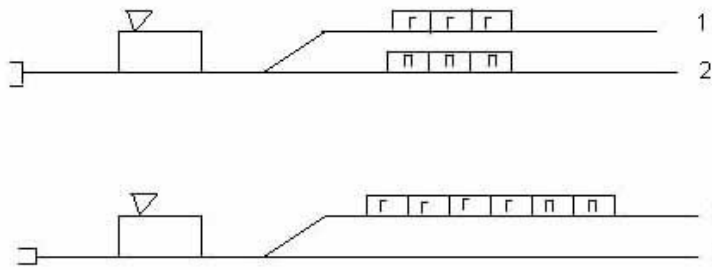


Рис. 2. Соединительные маневры

Перестановочные - для перестановки вагонов из парка в парк, с пути на путь, подачи (уборки) на грузовые пункты, подъездные пути и т.д.

Специальные - осаживание вагонов в сортировочном парке, подтягивание, перемещение их при взвешивании, промывке и т.д.

По назначению маневры подразделяются на:

- расформирование-формирование (т.е. сортировка по назначениям и объединение вагонов в порядке, предусмотренном планом формирования поездов и требованиями ПТЭ);

- перестановку составов или групп вагонов из парка в парк (с пути на путь);

- подачу-уборку вагонов к грузовым фронтам;

- прицепку-отцепку вагонов от поездов;

- грузовые, выполняемые на грузовых фронтах (расстановка, перестановка, сборка);

- прочие - осаживание и подтягивание, взвешивание и др.

По способу выполнения:

- осаживанием;

- толчками.

2. Технология маневровой работы

Маневровые передвижения на станции осуществляется в строгом соответствии с правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ), инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (ИСИ), инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (ИДП), техническо-распорядительным актом станции, другими нормативными документами, регламентирующими порядок производства и обеспечение безопасности маневровой работы.

Для обеспечения слаженности в работе по выполнению сменного плана, взаимной заинтересованности всех работников в повышении производительности труда, на станции организованы единые смены, руководителем которой является маневровый диспетчер.

Основным документом для организации и контроля маневровой работы является суточный (сменный) план-график, а на его основе составляются наряды (сменные планы).

На станции производятся следующие виды маневровой работы:

- расформирование и формирование грузовых составов;
- подача вагонов под погрузку-выгрузку на пути общего и необщего пользования;
- перестановка составов или групп вагонов на различные пути станции;
- маневровая работа с вагонами специального назначения (вагоны-лаборатории, вагоны-путеизмерители);
- обслуживание путей пункта технического обслуживания Вагонного участка, базы топлива СМТО, пункта оборота локомотивных бригад;
- подача и уборка пассажирских составов с приемо-отправочных путей;
- формирование и переформирование составов пассажирских поездов;
- перестановка составов пассажирских и пригородных поездов на пути отстоя;

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

- отцепка-прицепка почтовых и багажных вагонов и подача их к пунктам погрузки-выгрузки;
- взвешивание вагонов на вагонных весах;
- отцепка и прицепка локомотивов;
- отцепка неисправных вагонов от составов пассажирских (а также грузовых) поездов и подача их на ремонтные пути;
- хозяйственные маневры.

Протягивание (осаживание) составов поездов, не вместившихся в пределах полезной длины пути, для освобождения смежных стрелочных секций и рельсовых цепей (для возможности приготовления маршрутов) после прибытия и перед отправлением поездов осуществляется маневровым порядком.

Маневровая работа на станции распределяется между несколькими маневровыми районами: Восточный-1, Восточный-2, западный-1, западный-2. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

Маневровая работа на станции производится только методом осаживания (кроме сортировочной горки) маневровыми локомотивами серии ТЭМ-2А, ТЭМ18-ДМ приписки ТЧЭ-11, оборудованными маневровой радиосвязью для переговоров машиниста локомотива с составителем поездов, маневровым диспетчером, дежурным по станции, оператором сортировочной горки.

Маневровый диспетчер выдает задание (по радиосвязи, парковой, телефонной связи или лично) составителю поездов на выполнение следующих видов операций:

- формирование составов пассажирских поездов;
- перестановка составов пассажирских, пригородных поездов с перронных путей на пути отстоя или экипировки, подача составов пассажирских, пригородных поездов с путей отстоя или экипировки на перронные пути под посадку;

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

- отцепка от пассажирских или пригородных поездов почтовых, багажных, арендованных и собственных вагонов и перестановка их на выставочные или погрузо-выгрузочные пути;
- прицепка к составам пассажирских и пригородных поездов почтовых, багажных, арендованных и собственных вагонов;
- формирование составов грузовых поездов;
- расформирование составов грузовых поездов;
- отцепка групп грузовых вагонов от составов грузовых поездов и перестановка их на другие пути;
- прицепки к составам грузовых поездов групп вагонов;
- сортировка местных вагонов по очередности их подачи на грузовые пункты;
- подача вагонов на пути общего и необщего пользования и расстановка их по грузовым фронтам;
- уборка вагонов с путей общего и необщего пользования.

Подача коммерческих почтово-багажных вагонов в места погрузки-выгрузки производится на основании заявки, подаваемой грузополучателем или грузоотправителем приемосдатчику груза и багажа (грузовому диспетчеру) станции. Получив заявку на подачу вагона под грузовые операции приемосдатчик (грузовой диспетчер) информирует маневрового диспетчера о необходимости постановки вагона на погрузо-выгрузочный путь.

Перед подачей вагонов под грузовые операции составитель поездов, руководствуясь заданием ДСЦ, производит подборку вагонов по пунктам подачи с таким расчетом, чтобы обеспечить минимальные затраты времени и маневровых средств на подачу, расстановку и уборку вагонов с погрузочно-разгрузочных фронтов.

В целях рационального использования погрузочно-разгрузочных устройств и механизмов, подача и уборка вагонов на пути общего пользования осуществляется по внутростанционному графику,

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

предусматривающему подачу-уборку, расстановку вагонов по грузовым фронтам до начала выполнения грузовых операций. При необходимости перестановки вагонов с одного фронта на другой маневровая работа на путях общего пользования осуществляется в определённый период, перестановка вагонов производится в присутствии приемосдатчика грузового двора.

Подача-уборка вагонов на пути необщего пользования производится порядком, предусмотренном в договоре на эксплуатацию пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов.

Подачу вагонов на грузовые фронта и их уборку выполняет составитель поездов по распоряжению ДСЦ. Время подачи и уборки вагонов отмечается в памятке приемосдатчика и на суточном диспетчерском графике маневровой работы.

При подаче вагонов на грузовой пункт должен соблюдаться следующий порядок:

- на тупиковые пути ближе к упору ставятся вагоны, требующие больших затрат времени на выполнение грузовых операций;
- на сквозные пути впереди по ходу подачи ставятся вагоны, требующие наименьшего времени на выполнение грузовых операций;
- расстановка вагонов с мелкими отправлениями и контейнерами выполняется в соответствии с заявкой приемосдатчика с учетом специализации участков грузосортировочных платформ и контейнерной площадки.

Порожние вагоны по путям погрузки расставляются с таким расчетом, чтобы по окончании грузовых операций и уборки груженых вагонов маневровая работа по формированию состава выполнялась с минимальными затратами времени.

Заезд маневрового локомотива для подачи вагонов под грузовые операции совмещается с уборкой вагонов с погрузочно-разгрузочных фронтов.

Маневровый диспетчер, получив от приемосдатчика сообщение о

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

готовности вагонов к уборке, дает указание составителю поездов об их уборке с грузового фронта. Приемосдатчик оформляет памятку «Уборка вагонов» формы ГУ-45.

При любых передвижениях в пределах станции и на путях общего и необщего пользования требуется 100% включение автотормозов. Включение автотормозов и проверку их действия производит составитель поездов.

Сопровождение маневрового состава производит составитель поездов, который находится на первой по ходу движения подножке головного вагона или идет по междупутью впереди осаживаемых вагонов.

Скорость передвижений ограничивается в зависимости от наличия и состояния стрелочных переводов в маршруте, а на тупиковых путях при следовании в сторону тупиковой призмы - расстоянием до тупиковой призмы.

Основным средством связи при маневровой работе является радиосвязь и двусторонняя парковая связь; допускается подача сигналов ручными сигнальными приборами в случае неисправности радиосвязи.

3. Закрепление вагонов

Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками. Стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, ручными тормозами или другими средствами закрепления.

У вагонов, стоящих на станции и не занятых под грузовыми операциями и не находящихся под очисткой, двери должны быть закрыты.

Порядок закрепления вагонов и составов в зависимости от местных условий указывается в ТРА станции, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении

указанных операций.

Вагоны, прибывшие на станцию для длительной стоянки, должны быть поставлены на пути с уклоном, не превышающим 0,0025, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепление таких вагонов должно производиться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления должны быть проверены начальником станции, его заместителем или дежурным по станции.

При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных станциях без локомотива их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в ТРА станции для соответствующего пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки.

Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником станции или его заместителем, которые по указанию поездного диспетчера заблаговременно вызываются на станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления.

Не допускается оставление без локомотива составов поездов на станциях или отдельных станционных путях с уклоном, превышающим 0,0025.

В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с той нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

При закреплении составов поездов:

- на главных и приемо-отправочных путях руководство и контроль за закреплением осуществляет дежурный по станции, а в отдельных маневровых районах - маневровый диспетчер;

- дежурный по станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу

исполнителя этой операции или лично;

- машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника станции, производящего закрепление, или лично;

- изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию дежурного по станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника станции или лично;

- дежурный по станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника станции.

При маневровой работе ответственность за закрепление подвижного состава несет руководитель маневров, который обязан при запросе разрешения на выезд с пути (из данного маневрового района), докладывать дежурному по станции или маневровому диспетчеру о закреплении подвижного состава. Подробный регламент выполнения операций по закреплению подвижного состава, с указанием конкретных работников выполняющих и докладывающих о них, прилагается к ТРА станции.

Маневры производятся со скоростью не более:

60 км/ч – при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям;

25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5 км/ч – при маневрах толчками;

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

Скорость передвижения подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в ТРА станции.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности пути. Если машинист не извещен о свободности пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

На станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными начальником отделения железной дороги, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов (ГАЦ, АРС, АЗСР).

В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться также меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и т.п.).

Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

- проверить степень свободности путей со стороны горки и наличие проходов на них;

- ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и другими необходимыми данными;

- установленным на данной станции порядком обеспечить

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

ознакомление с характером предстоящего роспуска других работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов и др.);

- включить устройства автоматизации сортировочной работы (ГАЦ, АРС, АЗСР).

Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по путям сортировочного парка и др.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за движением отцепов, проверять правильность их следования по путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и в зависимости от складывающейся обстановки при необходимости корректировать их работу.

При нахождении на сортировочных путях вагонов с разрядными грузами и цистерн со сжиженными газами маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести точный учет путей, на которых такие вагоны находятся.

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других видов связи должен постоянно информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности (вагоны с разрядными грузами, проводниками, живностью и др.).

Все работники, участвующие в роспуске при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на пути, где имеются вагоны с

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.

Порядок информации работников о наличии в распускаемом составе и на путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность подвижного состава, устанавливаются начальником железной дороги в зависимости от технического оснащения горок и местных условий. Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должна быть не более 5 км/ч, а для вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности в соответствии с Правилами перевозок грузов, а также правилами перевозок опасных и разрядных грузов – не более 3 км/ч.

Перечень грузов, вагоны с которыми запрещено спускать с сортировочной горки, производить маневры толчками или необходимо при спуске соблюдать особую осторожность, устанавливается в Правилах перевозок грузов. На перевозочных документах таких вагонов на станциях погрузки ставится штампель "С горки не спускать" или "Спускать с горки осторожно".

При роспуске с сортировочных горок 12- и 5- вагонных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.

Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами),

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.

Для обеспечения четкой и базаварийной работы регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

- к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими путях;
- внимательно следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

- расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством башмаконакладывателя или специальной вилки;

- при заезде на путь локомотива для соединения вагонов, по указанию составителя или дежурного по горке, извлекать из-под вагонов тормозные башмаки;

- помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающих соседние пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.

При торможении вагонов на станционных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

- непосредственно перед рельсовым стыком (1м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);

- перед крестовиной стрелочного перевода;

- на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;

- на наружный рельс кривой.

Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и др.). Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны),

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

иметь установленное клеймо и храниться на специальных тумбочках на междупутьях и стеллажах.

Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка, порядком, установленным ТРА станции.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.

Маневры на вытяжных путях производятся, как правило, толчками (серийными или одиночными).

При производстве маневров серийными толчками в ТРА станций для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и т.п) и другие условия обеспечения безопасности.

Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных путей и атмосферных условий так, чтобы операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели достаточно времени для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.

4. Маневры на главных и приемо-отправочных путях

Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за выходные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных светофорах,

ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемо-отправочных парках станции маневры могут производиться только на тех путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

Запрещаются маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия поездного диспетчера и дежурного по соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

Маневры с выходом состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках допускаются с согласия поездного диспетчера по устному разрешению дежурного по станции.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу станции на однопутном перегоне служит:

- при автоматической блокировке – ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива после открытия соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора.

На станциях, оборудованных автоматической блокировкой, где имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора.

При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу станции машинисту маневрового локомотива выдают путевую записку;

- при полуавтоматической блокировке – ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – путевая записка;

- при электрожезловой системе – жезл или ключ-жезл данного перегона;

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

- при телефонной связи – путевая записка.

Во всех случаях выезд маневрового состава за границу станции на однопутный перегон с выдачей машинисту путевой записки может осуществляться только по разрешению поездного диспетчера, передаваемому одновременно на обе станции, ограничивающие перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.

После получения такого разрешения дежурные по станциям обмениваются телефонограммами по поездной диспетчерской связи, под контролем поездного диспетчера.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного со станции производства маневров, перегон считается занятым до получения с соседней станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту станцию уведомления об окончании маневров. Все переговоры о выезде маневрового состава за границу станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

При необходимости выезда маневрового состава за границу станции по неправильному пути двухпутного перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому пути перегона установленным порядком закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива путевой записки, при этом в отметке, производимой наверху бланка путевой записки, добавляются слова "по неправильному пути". При двусторонней автоматической блокировке после переключения блок-системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу станции по неправильному пути может производиться по правилам, предусмотренным для однопутных перегонов.

Запрещается, как правило, занимать приемо-отправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов. Временное занятие приемо-

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

отправочных путей подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения дежурного по станции.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или подвижным составом дежурный по станции может допустить только по разрешению поездного диспетчера.

Запрещается занимать улавливающие тупики любым подвижным составом, а предохранительные тупики – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с разрядными и опасными грузами.

5. Маневровая работа в районах станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов

При необходимости заезда маневрового локомотива на пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо и др. дежурный по станции или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе. Порядок согласования устанавливается в ТРА станции.

Составитель поездов перед заездом маневрового состава на пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, обязан особо внимательно проверять положение путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения. Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в ТРА станции.

Запрещается выезд на станционные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по станции. Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в ТРА станции.

Заключение

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

Подведём итоги вышесказанного и сделаем выводы

Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным путям или через вытяжные пути устанавливаются в ТРА станции, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение безопасности при движении маневровых составов вагонами вперед.

Маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы.

На путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

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

Работа хозяйственных поездов и путевых машин на путях станции производится под руководством ответственного работника соответствующей службы (пути, сигнализации и связи и др.).

Передвижения указанных поездов и машин с одного пути на другой или в другой район станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по станции. В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и путевых машин по указанию начальника станции могут назначаться соответствующие работники станции.

При производстве маневров разъединение и соединение тормозных рукавов производится составительскими бригадами. Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада.

Список использованных источников

1. ОАО РЖД Распоряжение от 13 января 2012 г. №20 р Об утверждении

Studlancer.net - закажи реферат, курсовую, диплом!

положения об отнесении маневровых районов железнодорожных станций к напряженным и малодеятельным

2. Электронная точка доступа: «Маневровая работа на станциях»

3. Бородин А.Ф., Биленко Г.М., Бородина Е.В., Олейник О.А. и др. / Технология работы сортировочных станций. Учебное пособие. Под ред. А.Ф. Бородина. М.: РГОТУПС, 2012.

4. Методические указания по расчету норм времени на маневровые работы, выполняемые на железнодорожном транспорте. М.: МПС, 2013.

5. Типовой технологический процесс сортировочной станции. М.: Транспорт, 2012