

УТВЕРЖДАЮ:

**Технологический процесс работы
станции ЛИИЖТ-Сортировочный
Учебного центра управления
процессами перевозок**

ОГЛАВЛЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1 . ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ СТАНЦИИ.....	3
1.1. Общая характеристика	3
1.2. Характеристика прилегающих перегонов.....	3
1.3. Характеристика путевого развития станции.....	3
1.4. Характеристика устройств СЦБ на станции.	4
1.5. Устройства связи на станции	4
1.6. Освещение станции.	4
1.7. Железнодорожные организации, находящиеся на территории станции.....	4
1.8. План формирования грузовых поездов станции ЛИИЖТ-Сортировочный	4
РАЗДЕЛ 2. Оперативное руководство и планирование работы станции	5
2.1. Руководство эксплуатационной работой станции.....	5
2.2. Оперативное руководство работой станции.	6
РАЗДЕЛ 3. Организация работы станционного технологического центра	8
3.1. Основные задачи СТЦ.....	8
3.2. Информация о подходе поездов и вагонов.	9
РАЗДЕЛ 4. Технология обработки транзитных поездов	10
1.ГРАФИК обработки транзитного поезда при смене локомотивных бригад (без смены локомотива).....	12
РАЗДЕЛ 5. Технология обработки поездов, поступающих в переработку	13
5.1. Обработка поездов по прибытии на станцию	13
2.ГРАФИК обработки поезда, поступающего в переработку	14
5.2. Маневровая работа по расформированию - формированию составов поездов	15
3.ГРАФИК роспуска поезда на сортировочной горке	16
5.3. Подготовка сформированных составов к отправлению	18
4. ГРАФИК обработки поезда своего формирования по отправлению	19

РАЗДЕЛ 1 . ТЕХНИЧЕСКАЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ СТАНЦИИ

1.1. Общая характеристика

Станция ЛИИЖТ-Сортировочный по характеру выполняемой работы является сортировочной, производящей прием, отправление, пропуск пассажирских поездов, прием, отправление, пропуск, расформирование, формирование, технический и коммерческий осмотр грузовых поездов, смену поездных локомотивов.

1.2. Характеристика прилегающих перегонов

К станции Ручьи прилегает 3 перегона:

а) ЛИИЖТ-СОРТИРОВОЧНЫЙ – МИРНАЯ – двухпутный.

Односторонняя автоблокировка, с возможностью перехода на диспетчерскую централизацию:

I главный путь – для нечётных пассажирских и грузовых поездов,

II главный путь – для чётных пассажирских и грузовых поездов.

б) ЛИИЖТ-СОРТИРОВОЧНЫЙ – ОТРАДНАЯ – двухпутный.

Односторонняя автоблокировка, с возможностью перехода на диспетчерскую централизацию:

I главный путь – для движения нечётных пассажирских и грузовых поездов,

II главный путь – для движения чётных пассажирских и грузовых поездов.

в) ЛИИЖТ-СОРТИРОВОЧНЫЙ – НОВАЯ – однопутный.

Полуавтоблокировка, с возможностью перехода на диспетчерскую централизацию:

III главный путь – для движения чётных и нечётных грузовых поездов.

1.3. Характеристика путевого развития станции

Путевое развитие станции состоит из четырёх парков, расположенных последовательно и двух главных путей.

Чётный парк приёма А

1А Приёмо-отправочный – для чётных грузовых поездов

2А Приёмо-отправочный – для чётных и нечётных грузовых поездов

3А Приёмо-отправочный – для нечётных грузовых поездов

Нечётный транзитный парк «Б»

2Б Приёмо-отправочный – для нечётных грузовых поездов

3Б Приёмо-отправочный – для нечётных грузовых поездов

4Б Приёмо-отправочный – для нечётных грузовых поездов

5Б Ходовой

Парк отправления «В»

3В Приёмо-отправочный – для приёма, отправления чётных грузовых поездов

4В Приёмо-отправочный – для отправления чётных грузовых поездов

5В Приёмо-отправочный – для отправления чётных грузовых поездов

6В Приёмо-отправочный – для отправления нечётных грузовых поездов

Сортировочный парк

1УЧ Сортировочный для накопления на Отрадную

2УЧ Сортировочный для накопления на Новую

3УЧ Сортировочный для накопления на Новинку

4УЧ Сортировочный для больных вагонов

Пропуск пассажирских поездов осуществляется по главным путям, которые являются обходными по отношению к паркам.

Формирование поездов производится на вытяжных путях М13 и М15 между сортировочным парком и парком отправления «В».

1.4. Характеристика устройств СЦБ на станции.

Стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов оборудованы маршрутно-релейной централизацией и переводятся дежурным поста станции с поста МРЦ.

Стрелки, находящиеся в сортировочном парке оборудованы горочной централизацией и переводятся дежурным по горке ДСПГ.

Нецентрализованные стрелки находятся в локомотивном депо и переводятся локомотивной бригадой.

1.5. Устройства связи на станции

Основными устройствами связи для организации работы на станции является поездная диспетчерская связь, межстанционная связь с соседними станциями, прямая телефонная связь с исполнительными постами станции.

Устройствами поездной радиосвязи оборудовано рабочее место дежурного по станции.

Устройствами маневровой радиосвязи оборудованы рабочие места маневрового диспетчера, дежурного по станции, а также маневровые локомотивы станции.

Составители поездов, дежурные по парку имеют переносные радиостанции.

Устройствами двухсторонней парковой громкоговорящей связи оборудованы рабочие места маневрового диспетчера, дежурного по станции, дежурного по горке, старшего осмотрщика ПОТ.

Рабочее место маневрового диспетчера оборудовано поездной диспетчерской связью, прямой телефонной связью с исполнительными постами станции, со старшим осмотрщиком ПОТ.

Рабочие места дежурного по станции, оператора при дежурном по станции, маневрового диспетчера, оператора СТЦ, связью с ВЦ Учебного центра управления перевозками.

Рабочие места всех работников станции оборудованы связью с железнодорожной АТС.

1.6. Освещение станции.

Территория станции освещается электрическим точечным и прожекторным освещением. Для освещения парков станции имеется 6 мачтовых прожекторов, для освещения пассажирских платформ и депо 8 установлено 8 светильников.

1.7. Железнодорожные организации, находящиеся на территории станции

На станции имеется:

- оборотное локомотивное депо ТЧ-01
- вагонное депо ВЧД-01

1.8. План формирования грузовых поездов станции ЛИИЖТ-Сортировочный

Назначение поезда	Род поезда	Сетевые разметки назначений вагонов
Отрадная и далее	Передаточный	
Новая	Передаточный	
Новинка и далее	Участковый	

РАЗДЕЛ 2. Оперативное руководство и планирование работы станции

2.1. Руководство эксплуатационной работой станции.

В соответствии с Положением о железнодорожной станции руководство производственной и хозяйственной деятельностью станции, организация и контроль за выполнением суточных и сменных планов, контроль за обеспечением безопасности движения и техники безопасности, использованием технических средств осуществляются начальником станции и по установленному распределению обязанностей - заместителем начальника станции, заместителем начальника станции по грузовой работе, инженером-технологом станции.

Начальник станции:

Осуществляет контроль за работой станции в целом в соответствии с действующим законодательством, Положением о железнодорожной станции, приказами и другими актами ОАО РЖД, управления и отделения дороги, несет персональную ответственность за работу станции.

Направляет усилие работы на безопасность движения поездов и производства маневровой работы во всех подразделениях станции.

Рассматривает и решает кадровые вопросы, вопросы финансово - хозяйственной деятельности станции, планирование, эксплуатационные вопросы, вопросы охраны труда и заработной платы, автоматизации и механизации производства, состояние охраны труда.

Заместитель начальника станции по оперативной работе:

По поручению начальника станции обеспечивает решение всех вопросов эксплуатационной и хозяйственной деятельности станции.

Организует выполнение заданий по обеспечению плана перевозок на основе рационального использования основных производственных фондов.

Осуществляет руководство эксплуатационной работой. Несет ответственность за организацию работы цеха движения на станции и выполнение установленного технологического процесса. Производит расстановку работников цеха движения по сменам, обеспечивает своевременное составление графиков работы смен.

Осуществляет контроль и отвечает за обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровой работы работниками цеха движения, выполнением требований приказов и инструкций ОАО РЖД, управления и отделения дороги, ТРА станции, Правил безопасности и Местных инструкций.

Осуществляет контроль за работой устройств пути, СЦБ и связи, контролирует устранение дефектов, выявленных при комиссионных осмотрах и единоличных осмотрах.

Обеспечивает развитие информационного обслуживания, внедрение современных методов и средств обработки информации.

Осуществляет контроль за правильностью ведения поездной и технической документации, документации по учету и использованию вагонного парка.

Организует и принимает участие в проведении технической учебы в цехе движения, контролирует выполнение плана технической учебы.

Проводит работу по обучению и подготовке новых кадров цеха движения.

Решает вопросы, связанные с сохранностью вагонного парка.

Организует правильность и своевременность проведения инструктажей с работниками цеха движения.

Решает вопросы обеспечения рабочих мест инвентарем, контролирует исправность инвентаря строго учета.

Осуществляет контроль за вопросами пожаро- и электробезопасности на станции.

Инженер-технолог станции:

Обеспечивает разработку, внедрение, корректировку технологического процесса, ТРА станции и местных инструкций.

Ведет учет неисправностей устройств СЦБ, анализирует работу устройств СЦБ и связи на станции.

Контролирует состояние охраны труда на станции, оформляет случаи травматизма на производстве и с посторонними лицами, разрабатывает мероприятия по ликвидации травматизма.

Отвечает за своевременное проведение инструктажей по охране труда с работниками станции.

Организует и проводит техническую учебу с работниками станции, принимает участие в обучении и подготовке новых кадров станции по вопросам охраны труда и техники безопасности.

Согласно личным нормативам контролирует обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровой работы. Производит оформление документации по случаям браков в работе.

Производит подсчет измерительной работы станции и смен, проводит анализ выполнения основных показателей работы станции.

Обеспечивает рабочие места необходимыми выписками, бланками документации, наглядными пособиями.

2.2. Оперативное руководство работой станции.

Оперативное планирование поездной и грузовой работы станции на сутки и смену производится на основе суточного и сменного задания отделения дороги, положения по станции к началу планируемого периода, данных информации о подходе поездов и груза. Целью оперативного планирования работы станции является обеспечение в конкретных условиях выполнения графика движения и плана формирования поездов, заданных размеров движения, регулировочных заданий, плана погрузки и выгрузки, а также выполнение основных эксплуатационных измерителей работы станции.

Оперативный план работы станции на смену утверждается начальником станции или его заместителем и включает:

- задание по приему, отправлению, расформированию, формированию поездов;
- задание на погрузку и выгрузку грузов;
- другие задания по работе станции.

План предстоящей работы объявляется работником смены станции при вступлении их на дежурство, и корректируются в процессе работы данной смены.

Планирование работы станции осуществляется на основе:

- диспетчерского руководства маневровой и грузовой работы станции;
- поступления информации о подходе поездов от поездного диспетчера на ближайший 4-х часовой период;
- наиболее полного использования технической оснащённости станции и грузовых фронтов.

Оперативное руководство станции в течение смены, контроль за выполнением планов, организацией грузовой и коммерческой работы, обработкой поездов и вагонов по технологическому процессу возложено на сменного руководителя - маневрового диспетчера.

Маневровый диспетчер обеспечивает:

- Составление плана работы станции на смену, в том числе по приему и отправлению поездов, и согласование его с поездным диспетчером. Составление плана маневровой работы, выполнение сменного плана по формированию поездов и грузовой работе;
- Обработку транзитных поездов с переработкой и без переработки;

- Своевременную подачу, расстановку и уборку вагонов на грузовых фронтах, обслуживаемых локомотивами станции, в первую очередь с вагонами собственности других государств, выполнение технологических норм на обработку поездов и вагонов;
- Сокращение межоперационных интервалов и общего времени нахождения вагонов на станции, рациональное распределение работы между маневровыми локомотивами с учетом их равномерной загрузки;
- Совмещение операций расформирования с формированием поездов, подборку вагонов по грузовым фронтам и др.
- Согласованную работу станции с подразделениями других служб, в соответствии с технологическим процессом с учетом наиболее эффективного использования их технических средств;
- Контроль за эффективным использованием технических средств станции, путевого развития, маневровых локомотивов, средств связи и СЦБ и др.;
- Применение передовых методов труда;
- Соблюдение правил безопасности движения поездов и требований охраны труда;
- Подведение итогов работы за смену.

Распоряжение маневрового диспетчера по обеспечению своевременного приема и отправления поездов, выполнению маневровых и грузовых операций, рациональному использованию технических средств станции являются обязательными для работников всех служб, связанных с подготовкой, приемом, отправлением поездов, грузовой и коммерческой работой.

В основу работы станции положен метод диспетчерского руководства расформированием и формированием поездов и местной работой, при котором маневровый диспетчер на основе данных непрерывного наличия и расположения вагонов на путях станции, грузовых фронтах, данных информации о подходе поездов, планирует маневровую работу и устанавливает очередность расформирования и формирования составов, подачи - уборки вагонов, составляет план работы на 4-6 часовой период.

Маневровый диспетчер к концу дежурства обязан:

- подготовить составы для своевременного отправления на начало работы вступающей смены,
- произвести обработку погрузочно-выгрузочных фронтов после окончания грузовых операций и оформления перевозочных документов;
- произвести подачу вагонов под грузовые операции при свободности грузовых фронтов и оформления необходимых документов;
- обеспечить станцию порожним подвижным составом для выполнения плана погрузки;
- обеспечить подготовку к последующей подаче для бесперебойной обработки фронтов;
- подготовить пути сортировочно-отправочного парка для расформирования очередных составов.

Дежурный по станции

Дежурный по станции несет сменное дежурство на посту МРЦ. Во время дежурства выполняет следующие функции:

- осуществляет связь в движении по станциям Отрадная, Новая, Новинка, с поездным диспетчером 1 круга, с дежурным по локомотивному депо ТЧ-01;
- контролирует исправность всех устройств пути, СЦБ и связи, а также правильность ограждения препятствий для движения поездов и мест производства работ на станции через руководителя работ;
- контролирует работу оператора при ДСП;
- несет ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровых передвижений;
- осуществляет открытие и закрытие светофоров деповского проезда;

Дежурный по горке:

- руководит роспуском составов на сортировочной горке;
- осуществляет оперативное руководство маневровой работой в парке;
- контролирует работу составителя поездов и локомотивных бригад по вопросам обеспечения безопасности производства маневровой работы, а также правильность формирования поездов;
- осуществляет по указанию ДСП перевод стрелок курбелем, запираание стрелок на навесные замки, проверку фактической свободности путей и стрелочных участков;
- на начало смены производит списывание вагонов на путях сортировочного парка, совместно с оператором СТЦ производит сверку соответствия вагонов с документами;
- Совместно с оператором СТЦ на 18 часов ежедневно составляет отчет о наличии вагонов в сортировочно парке.

Перед началом работы смены начальник станции или его заместитель проводят краткий инструктаж по безопасности движения и охране труда. Объявляет работникам план на смену по приему, отправлению поездов и по грузовой работе, а также новые распоряжения и указания по этим вопросам. Перед началом ночной смены данную работу проводит маневровый диспетчер.

По окончании дежурства начальник станции или его заместитель проводят оперативный разбор фактической работы смены за дежурство с отчетом маневрового диспетчера и дежурного по станции. При необходимости могут быть вызваны другие работники смены. По результатам работы смены дается оценка, необходимые указания, издаются приказы и распоряжения по станции.

РАЗДЕЛ 3. Организация работы станционного технологического центра

3.1. Основные задачи СТЦ

На оператора СТЦ (станционного технологического центра) по обработке поездной и технической документации - возлагается выполнение следующих основных функций:

- Составление актов общей формы и передача телеграмм в необходимые адреса,
- Ведение непрерывного номерного учета наличия и расположения вагонов на путях станции, подсчет веса и длины накопленных групп вагонов.
- Формирование ТГНЛ (сообщения 02), корректировку ТГНЛ (сообщение 09) через АСУ ГС в ИВЦ Октябрьской ж. д., руководствуясь правилами оформления подобных сообщений.
- Осуществление контроля за правильностью формирования поездов, с соблюдением установленных норм веса и длины поездов, продвижением вагонов с грузами особого назначения.
- Контроль и обеспечение сохранности и комплектности перевозочных документов.
- Составление акта общей формы при отцепке вагона по технической или коммерческой неисправности от группы вагонов, следующих по одному документу, и передача в товарную контору для составления досылки на этот вагон, руководствуясь правилами оформления данных документов.

В дневную смену в работает только оператор СТЦ.

В ночную смену СТЦ не работает.

3.2. Информация о подходе поездов и вагонов.

Ответственным за передачу и получение информации о подходе поездов является оператор при ДСП.

Информацию о подходе и накоплении поездов со всех подразделений на станцию ЛИИЖТ-Сортировочный оператор при ДСП запрашивает через справочную систему АРМ ГИД или АСУ ГС.

По прибытии поезда оператор при ДСП получает от машиниста поезда пакет с перевозочными документами, производит наружный осмотр пакета, проверяет целостность бечевы и контрольного бланка, проверяет правильность и полноту сведений перевозочных документов, фактическое расположение вагонов в составе, соответствие вагонов документам - натурному листу во всех поездах, имеющих обработку на станции. Количество и расположение вагонов в составе прибывающего поезда, а также назначение вагонов должны соответствовать данным – натурного листа.

После прибытия поезда в расформирование в натурном листе данного поезда оператор СТЦ ставит условную разметку возле номера каждого вагона с обязательной проверкой наличия документов, после чего производит натурную проверку состава и наносит меловую разметку на вагоны в соответствии с натурным листом. Размеченный натурный лист оператор СТЦ передает лично ДСПГ, либо по его указанию составителю поездов, работающему в сортировочном парке.

В случаях обнаружения разъединения вагонов от документов оператор СТЦ немедленно принимает меры к розыску, составляет акт общей формы ГУ- 23.

При выявлении вагонов с искаженной нумерацией оператор СТЦ сообщает работникам ПОТ для принятия мер.

При обнаружении случаев нарушения плана формирования другими станциями, оператор СТЦ составляет акт общей формы ГУ-23 и телеграмму на станцию формирования.

В документах на местные вагоны проставляется штампель станции Ручьи, затем документы передаются в товарную контору с отметкой в книге ф. ГУ-48.

Документы на транзитные вагоны из расформированных поездов (разборок) оператор СТЦ раскладывает по ячейкам шкафа в соответствии с планом формирования поездов и назначением групп вагонов.

На отправляемые поезда оператор СТЦ составляет натурный лист, в соответствии с инструкцией по составлению натурного листа от 12.02.2003г., подбирает и пакетирует документы сформированного поезда, оформляет справку о весе и длине поезда. Проверяет правильность формирования состава, согласно плана формирования, соответствие прикрытия и правильность постановки вагонов с людьми, ВМ, негабаритными, опасными грузами.

Дежурный по горке:

- ведет непрерывный номерной учет вагонов, находящихся на путях в сортировочном парке в течение всей рабочей смены. Периодически по мере накопления вагонов на каждом пути передает информацию операторам СТЦ.

По заданию ДСП составитель поездов заканчивает формирование состава и сообщает ему (ДСП) о всех изменениях в процессе расформирования – формирования состава по сравнению с намеченным планом.

Сформированные в сортировочном парке и подготовленные к отправлению в соответствующих парках поезда оператор СТЦ списывает с природы, проверяет фактическое наличие и расположение в них вагонов. После чего составляет натурный лист (в соответствии с Инструкциями по составлению натурного листа поезда формы ДУ-1). Данные о вагонах в натуральных листах и подобранные документы должны соответствовать фактическому наличию и расположению вагонов в составе.

Натурные листы составляются в 3-х экземплярах. Первый экземпляр вкладывается в пакет с грузовыми документами, второй вручается машинисту поезда локомотива, третий

остаётся на станции и используется для учёта, передачи информации, а также для актов-розыскной работы.

Перед отправлением поезда пакет с перевозочными документами вместе с натурным листом вручается оператором СТЦ машинисту поездного локомотива под расписку в специальной книге ф. ДУ-40. Перед сдачей документов машинисту поездного локомотива оператор СТЦ записывает в специальной книге время сдачи документов, номер и индекс поезда, количество пакетов и фамилию машиниста.

Натурные листы на прибытие и отправление поездов, уведомления на ремонт вагонов формы ВУ-23 оператор СТЦ по вагонной отчетности подшивает и передает старшему оператору СТЦ.

РАЗДЕЛ 4. Технология обработки транзитных поездов

К транзитным поездам относятся поезда, проходящие станцию без переработки или с частичной переработкой (в связи с изменением массы и длины составов поездов, а также в связи со сменой локомотивов и бригад).

Транзитные поезда принимаются нечётные в транзитный парк «Б», чётные в парк отправления «В». Пути для приема транзитных поездов оборудованы устройствами централизованного ограждения составов, парковой оповестительной связью.

Обработка транзитного поезда без переработки состоит из следующих операций:

- технического осмотра поезда сходу и опробование автотормозов;
- коммерческого осмотра состава и устранения коммерческих неисправностей (при простое транзитного поезда на станции более 2-х часов);
- смены локомотива или локомотивных бригад.

Обработка состава по прибытию включает следующие операции:

- передача информации о планируемом прибытии поезда;
- прием перевозочных документов;
- контрольная проверка состава с натуры;
- технический осмотр поезда сходу;
- закрепление состава и отцепка поездного локомотива;
- коммерческий осмотр вагонов;
- сверка документов с телеграммой-натуркой и ее разметка.

Обработка транзитного поезда с переработкой состоит из следующих операций:

- технического осмотра поезда сходу
- коммерческого осмотра состава и устранения коммерческих неисправностей;
- прицепка или отцепка вагонов к поезду;
- технического обслуживания, безотцепочного ремонта вагонов и опробования автотормозов;
- смены локомотива или локомотивных бригад (в необходимых случаях).

До прибытия поезда дежурный по станции получает от поездного диспетчера информацию о номере и индексе поезда, времени прибытия, назначении и другие данные, характеризующие состав поезда (количество вагонов, наличие вагонов с опасными грузами) и передает ее маневровому диспетчеру.

Дежурный по станции, получив информацию об отправлении поезда с соседней станции, извещает по громкоговорящей связи о времени прибытия и приема маневрового диспетчера. Маневровый диспетчер в свою очередь ставит в известность бригады технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов. При одновременном прибытии нескольких поездов, ДСЦ сообщает об очередности технического обслуживания поездов. Место встречи грузовых поездов работниками ПОТ расположено у предельных столбиков пути приема.

Оператор СТЦ принимает грузовые документы от локомотивной бригады после остановки поезда на пути приема. Составитель поездов закрепляет состав тормозными башмаками.

Порядок закрепления установлен технико-распорядительным актом станции.

Локомотив отцепляется от поезда. После отцепки локомотива ДСЦ предъявляет состав к техническому осмотру по парковой связи старшему осмотрику - вагонов. Осмотрщики вагонов приступают к техническому осмотру после ограждения состава.

При техническом обслуживании состава выявляют вагоны, требующие отцепочного и безотцепочного ремонта. На вагонах, подлежащих отцепочному ремонту, осмотрики делают меловые надписи, куда должен быть направлен вагон. На эти вагоны выписываются уведомления формы ВУ-23М, которые через оператора ПОТ или старшего осмотрика передаются ДСЦ.

Один экземпляр уведомления ДСЦ отдает оператору по вагонной отчетности для дальнейшего учета, второй - оператору СТЦ, который вкладывает эти уведомления в документы на вагон.

Если в составе обнаруживаются вагоны с неправильной нумерацией или без указания собственника, необходимо поступать следующим образом:

Вагон порожний: В этом случае вагон подлежит отцепке и отправке в вагонное депо ВЧД-01 для перенумерования или нанесения трафарет собственника.

Вагон груженный.

- Во внутригосударственном сообщении вагон следует по грузовым документам назначения, на вагоны мелом делается с обеих сторон отметка «номер искажен» или «вагон без принадлежности». Такая же отметка делается в вагонном листе. На станции выгрузки после разгрузки такой вагон подлежит перенумерованию или затрафаречиванию.

- В межгосударственном сообщении вагон подлежит обязательной остановке. Если непосредственно на вагоне указан искаженный номер, то вагон в груженом состоянии перенумеровывается с обязательным согласованием с органами таможенного контроля, отделом учета отделения, станцией отправления.

В комплекте грузовых документов на этот вагон, составленном на станции отправления, указанный в них номер вагона зачеркивается так, чтобы можно с его прочесть, а под ним проставляется новый присвоенный номер, исправление заверяется календарным штампом станции. При обнаружении вагона, требующего планового ремонта, необходимо проверить его принадлежность государству - собственнику, при этом нероссийские порожние вагоны должны продолжать движение в страну – собственницу, а груженные до станции выгрузки.

Убедившись в окончании технического обслуживания и отсутствии людей у вагонов, старший осмотрик - ремонтник - руководитель смены сообщает об окончании осмотра и ремонта поезда маневровому диспетчеру, ставит свою подпись в книге ф. ВУ- 14, которая находится у ДСЦ, снимает ограждение и объявляет по громкоговорящей связи о снятии ограждения. Грузовые транзитные поезда, осматриваются сходу при встрече поезда.

Одновременно с техническим обслуживанием проводится коммерческий осмотр состава и устранение обнаруженных неисправностей.

Транзитные поезда, следующие без отцепки локомотива со сменой локомотивной бригады, предъявляются работникам ПОТ только для сокращённого опробования автотормозов.

Коммерческий осмотр производится двумя приемосдатчиками с двух сторон после того, как состав огражден. Совместно с приемосдатчиками состав осматривают стрелки ВОХР. О результатах осмотра состава в коммерческом отношении приемосдатчики, производившие осмотр, сообщают маневровому диспетчеру с последующей отметкой об этом в книге формы ГУ-98.

При обнаружении вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов и безопасности движения, и невозможности устранить их без отцепки от состава приемосдатчик сообщает номера этих вагонов для отцепки маневровому диспетчеру, с последующим составлением акта общей формы ГУ-23 и передачей

оперативного донесения о браках. Время передачи донесения с момента прибытия поезда - 2 часа.

Из группы отцепленных вагонов для исправления коммерческого брака в первую очередь обслуживаются нероссийские вагоны.

При отцепке от транзитного поезда вагонов с техническими и коммерческими неисправностями состав пополняется в соответствии с планом формирования до установленной нормы, принимаются меры к тому, чтобы маневры по отцепке и прицепке вагонов не вызвали задержки отправления поезда по графику.

Маневровый диспетчер об отцепленном от состава вагоне извещает приемосдатчика, который в свою очередь предъявляет этот вагон военизированной охране (в случае необходимости - при перевозке ценных грузов).

Оператор СТЦ вскрывает пакет, отбирает (или пополняет) грузовые документы на отцепленные (или прицепленные) вагоны, вносит необходимые изменения в натурные листы, заверяя штемпелем станции, после чего вновь конвертирует документы.

Если вагоны отцеплены от составов отправительских маршрутов, оформленных групповыми перевозочными документами, необходимые изменения вносятся также в вагонный лист, накладные и дорожные ведомости с приложением к ним копии акта общей формы о причинах отцепки вагонов.

Перед отправлением поезда оператор СТЦ вручает машинисту под роспись пакет с грузовыми документами.

После прицепки локомотива осмотрщики ПОТ производят опробование автотормозов, заполняют справку о тормозах и вручают ее машинисту локомотива.

При смене локомотивных бригад (без смены локомотива) осмотру локомотивная бригада принимает локомотив и грузовые документы непосредственно от сдающей локомотивной бригады.

Прием и сдача локомотива и грузовых документов удостоверяются подписями в маршрутах машинистов с указанием времени оформления передачи.

Порядок операции по обработке транзитных поездов с переработкой и без переработки указаны на графиках.

1.ГРАФИК обработки транзитного поезда при смене локомотивных бригад (без смены локомотива)

№ п/п	Наименование операции	До прибытия поезда		По прибытии поезда			Исполнители
				Время, мин.			
				10	20	30	
1.	Получение от поездного диспетчера сообщения о номере, назначении и \ времени прибытия поезда						ДСП
2.	Извещение ДСЦ, операторов СТЦ, работников ПОТ о номере, времени прибытия и пути приема поезда. Выписывание предупреждения						ДСП, ДСЦ, оператор СТЦ
3.	Выход на пути приема						Работники

	работников, участвующих в обработке поезда и его встреча				ПОТ
4.	Ограждение прибывшего поезда и локомотива		1 мин.		Работники ПОТ
5.	Прием и сдача локомотива, пакета с грузовыми документами. Вручение предупреждения. Сокращенное опробование автотормозов и отправление поезда.		9 мин.		Локомотивные бригады, оператор СТЦ, работники ПОТ
Общая продолжительность обработка поезда			10	—	

РАЗДЕЛ 5. Технология обработки поездов, поступающих в переработку

5.1. Обработка поездов по прибытии на станцию

По выходу поезда с соседней станции дежурный по станции извещает по громкоговорящей связи ДСЦ, оператора СТЦ, приемосдатчиков, работников ПОТ о номере поезда, его индексе, пути приема и времени прибытия для подготовки к встрече прибывающего поезда. Порядком, установленным ТРА станции, дежурный по станции дает указание о закреплении состава на пути прибытия.

Обработка состава по прибытии производится в парке приема «А» и состоит из следующих операций:

- просмотр натурального листа, получение от ДНЦ сообщения о номере поезда и времени его прибытия;
- оповещение и выход причастных работников, участвующих в обработке поезда на путь приема;
- получение пакета перевозочных документов и закрепление состава;
- коммерческий осмотр вагонов;
- проверка грузовых документов, разметка натурального листа, натурная проверка состава.

Контрольную проверку состава и наличия грузовых документов, разметку натурального листа оператор СТЦ выполняет порядком, изложенным в разделе 3.

Параллельно с техническим осмотром приемосдатчики груза, совместно с работниками ВОХР производят осмотр составов в коммерческом отношении для выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности грузов. Одновременно проверяется наличие и исправность ЗПУ на вагонах с последующей проверкой соответствия сведений о ЗПУ с данными, указанными в натурной листе и грузовых документах. При сопровождении груза стрелками военизированной охраны последние принимают участие в осмотре состава.

На вагоны с неисправностями, устранение которых требует подачи на специальные пути - перегруз, проверка, исправление погрузки и т. д., а также с коммерческими неисправностями, которые могут быть устранены в сортировочно-отправочном парке, наносится меловая разметка. Из группы отцепленных для исправления коммерческого брака вагонов, в первую очередь обслуживаются нероссийские вагоны. В случаях

прибытия поезда со станции формирования, входящих в состав Санкт-Петербургского отделения, в связи с необходимостью осмотра цистерн с наливными грузами коммерческом отношении при приеме поездов, устанавливается время передачи оперативного донесения о браках с момента прибытия поезда - 3 часа.

По окончании осмотра приемосдатчики сообщают ДСЦ номера вагонов, требующих подачи на специальные пути - перегруз, проверка, исправление погрузки - с последующим составлением на них акта общей формы ГУ-23.

Порядок выполнения операций и норма времени на обработку составов, поступающих в расформирование, указаны на графике.

2.ГРАФИК обработки поезда, поступающего в переработку

№ п/п	Наименование операции	До прибытия поезда		По прибытии поезда					Исполнитель
				Время, мин.					
				10	20	30	40	50	
1.	Получение телеграммы-натурного листа								Оператор СТЦ
2.	Получение от поездного диспетчера сообщения о номере поезда и времени его прибытия								ДСП
3.	Извещение ДСПП, оператора СТЦ, ст. приемосдатчиков, составителя поездов, работников ПОТ, ВОХР о времени и пути прибытия поезда								ДСП
4.	Выход на путь приема работников, участвующих в обработке поезда								ДСПП, ст. приемосдатчик, составитель, работники ПОТ, ВОХР
	Получение от локомотивной бригады и доставка грузовых документов в СТЦ								ДСПП
"1	Закрепление состава тормозными башмаками, отцепка поездного локомотива, отпуск тормозов и ограждение состава								Составительская и локомотивная бригады, работники ПОТ

Проверка грузовых документов и разметка телеграммы - натурального листа. Натурная проверка состава, меловая разметка вагонов		1					Оператор СТЦ
1 ' Техническое обслуживание, отпуск тормозов			9				Работники ПОТ
4 Коммерческий осмотр состава			9				Ст. приемосдатчи к, работник
Общая продолжительность		9					

5.2. Маневровая работа по расформированию - формированию составов поездов

Расформирование и формирование составов осуществляется под руководством дежурного по сортировочной горке (ДСПГ) в соответствии с намеченным планом работы, составляемым диспетчером маневровым (ДСЦ) с учетом наличия и расположения вагонов на путях сортировочного парка, подходах поездов к станции. При наличии в расформируемых составах вагонов с опасными грузами, соблюдаются требования ТРА станции.

При роспуске состава с сортировочной горки ДСПГ и другие работники, участвующие в роспуске, руководствуются данными сортировочного листка, выдаваемом АСУ СС на рабочие места операторов сортировочной горки.

Дежурный по горке на основе плана очередности роспуска составов, данных номерного учета наличия вагонов на путях сортировочного парка, сортировочного листка и информации, получаемой от работников горки, станционного поста централизации обеспечивает до начала роспуска состава подготовку путей сортировочного парка (осаживание, перестановку вагонов, соединение «окон»).

Заезд горочного локомотива под состав, подлежащий расформированию, осуществляется по разрешающим показаниям маневровых светофоров или по указанию дежурного по станции, передаваемому по радиосвязи, а сцепление с ним – после снятия дистанционного ограждения и указания ДСП. Прицепив горочный локомотив к составу, машинист убеждается в надежности сцепления и докладывает об этом дежурному по станции парка приема.

После доклада машиниста горочного локомотива о прицепке к составу и проверки сцепления дежурный по станции парка приема дает указание об уборке тормозных башмаков.

После получения доклада об уборке тормозных башмаков и запроса от ДСПГ на надвиг состава на горку, дежурный по станции готовит маршрут надвига состава. После его приготовления дает разрешение дежурному по сортировочной горке на начало надвига состава.

Роспуск составов осуществляется с использованием горочной автоматической локомотивной сигнализации. О начале роспуска ДСПГ оповещает всех участвующих в роспуске работников.

Горочный составитель поездов до отцепки первого отцепа сверяет фактический номер головного вагона с номером, указанным в сортировочном листке, при их несовпадении сообщает об этом ДСПГ и не производит расцепку вагонов до получения от него

указания. О направлении вагонов не по назначению ДСПГ сообщает об этом оператору СТЦ для корректировки модели накопления вагонов.

В процесс роспуска дежурный по горке и операторы горки:

следят за движением отцепов, проверяют по сортировочному листку правильность их расцепки и следования на пути сортировочного парка;

контролируют работу системы горочных устройств по показаниям приборов на пульте и в натуре, а при необходимости обеспечивают с пульта ручное управление горочными устройствами;

Работники горки при спуске с горки отцепов, требующих особой осторожности, специальных условий роспуска и дополнительных мер по обеспечению безопасности, а также при роспуске любых отцепов на пути, где имеются вагоны, требующие особой осторожности, должны обеспечивать безопасность роспуска, сохранность подвижного состава и грузов.

Порядок обеспечения безопасности и обязанности работников при расформировании формировании составов, осаживании и подтягивании вагонов на путях сортировочного парка излагается в Инструкции по работе сортировочной горки и станционного поста централизации, Инструкции о порядке пользования устройствами ГАЦ.

3.ГРАФИК роспуска поезда на сортировочной горке

Операции	Продолжительность, мин	Время, мин	
		5	10
Заезд	1	■	
Надвиг	2	■	
Роспуск	3	■	
Общая продолжительность	6	■	

Наличие в составе вагонов запрещенных к роспуску с горки (ЗСГ) значительно усложняет и замедляет процесс расформирования формирования. Вагоны ЗСГ осаживаются на путь формирования локомотивом, надвигающим состав. После чего оставшаяся часть состава вытаскивается обратно на горку и продолжается расформирование.

Перестановка вагонов ЗСГ может производиться непосредственно из парка приема в сортировочный парк или в парк отправления через горку. При этом перестановка производится с включенными автотормозами.

На сортировочной горке применяются следующие показания светофоров и допустимые скорости надвига:

зеленый огонь светофора скорость надвига не более 10 км/ч;

зеленый и желтый огни светофора не более 7 км/ч;

желтый огонь светофора не более 5 км/ч;

красный огонь светофора – стой;

красный огонь светофора с буквой «Н» на маршрутном указателе надвиг запрещен, разрешается осадить состав на путь надвига.

Переменная скорость роспуска задается дежурным по горке, который в зависимости от величины отцепов, условий прохождения их в стрелочной зоне, чередования отцепов по пучкам, степени заполнения путей сортировочного парка путем изменения показаний горочного светофора с дублированием по радиосвязи машинисту маневрового локомотива.

После окончания роспуска дежурный по горке лично, в случае необходимости, дает указание машинисту горочного маневрового локомотива и регулировщику скорости движения вагонов о производстве осаживания вагонов на путях сортировочного парка,

предварительно согласовав свои действия с дежурным станционного поста централизации.

Если необходимости в осаживании нет, то ДСПГ дает указание о следовании локомотива в парк приема для надвига очередного состава на горку.

Об окончании накопления состава оператор СТЦ на основании полученных из АСУ СС накопительных ведомостей информирует диспетчера маневрового и дежурного по сортировочной горке, с указанием:

назначения состава поезда и количества в нем вагонов;

номеров головного и хвостового вагонов;

наличие в составе вагонов, требующих соблюдения особой осторожности при производстве маневровой работы (с опасными грузами, негабаритными грузами, проводниками).

Диспетчер маневровый в соответствии с планом отправления поездов дает задание дежурному станционного поста централизации на окончание формирования состава и перестановку его в парк отправления, информируя его на основании информации, полученной от оператора СТЦ, о наличии в составе вагонов, требующих соблюдения особой осторожности при производстве маневровой работы.

При выдаче задания составителю поездов на маневровую работу дежурный станционного поста централизации информирует его о наличии в маневровом составе и на путях сортировочного парка, по которым будет производиться маневровая работа, вагонов с опасными грузами, с проводниками и людьми, с коммерческими и техническими неисправностями, требующими соблюдения особой осторожности по их состоянию, а также о наличии вагонов и другого подвижного состава, имеющего ограничения при постановке в поезда и при производстве маневров.

Планом формирования предусмотрено отправление поездов следующих направлений:

Назначение поезда	Род поезда	Пути отправления
Отрадная и далее	Передаточный	3В, 4В, 5В
Новая	Передаточный	3В, 4В, 5В
Новинка и далее	Участковый	4Б

До перестановки состава в парк отправления составитель поездов проверяет правильность сцепления вагонов и постановки подвижного состава в соответствии с требованиями ПТЭ. При обнаружении нарушений немедленно уведомляет об этом дежурного станционного поста централизации.

Устранение неподхода центров автосцепок вагонов производится только перестановкой вагонов или отцепкой их от состава для выполнения необходимого ремонта.

После прохода последним вагоном состава предельного столбика пути, с которого он переставлялся, этот путь ограждается тормозными башмаками, порядком, установленным ТРА станции и Инструкцией по работе сортировочной горки и станционного поста централизации.

Отцепка маневрового локомотива от состава в парке отправления по окончании перестановки производится с разрешения дежурного по станции, после доклада о закреплении состава.

5.3. Подготовка сформированных составов к отправлению

Перед отправлением со станции поездов своего формирования производятся следующие операции: контрольная проверка состава с натуры, техническое обслуживание вагонов, коммерческий осмотр вагонов и устранение неисправностей, сдача документов локомотивной бригаде, прицепка поездного локомотива и опробование тормозов.

Отправление сформированных поездов производится из парка отправления «В» с путей 3И, 4В, 5В чётного направления и транзитного парка «Б» с пути 4Б нечётного направления, по заданию ДСЦ, составитель поездов переставляет состав на путь отправления. Предварительно составитель проверяет лично, сцеплены ли между собой вагоны, нет ли препятствий к передвижению состава.

- Ограждение составов производится путем установки красных щитов а также перевода ручных стрелок ограничивающих данный путь по направлению других путей и запираания их на навесные замки. Ключи от навесных замков хранятся у ДСПП.
- Запись о предъявлении к техническому обслуживанию в журнале ВУ-14 и коммерческому осмотру в журнале ГУ-98, производится у ДСЦ.
- ДСП получает доклад об окончании технического и коммерческого обслуживания от осмотрщика вагонов.
- Запись в журналах ВУ-14 и ГУ-98 у ДСЦ об окончании осмотра производится после возвращения осмотрщика вагонов и приемосдатчика.

После вывода сформированного состава на путь отправления ДСЦ извещает об этом старшего осмотрщика вагонов и приемосдатчиков. При этом указывается номер пути, количество вагонов в составе, номера головного и хвостового вагонов и время предъявления поезда. Затем делает запись в книге ф.ВУ-14 «Предъявление вагонов к техническому обслуживанию», где указывается время предъявления поезда к техническому обслуживанию и заверяется подписями ДСЦ и старшего осмотрщика.

При наличии в поезде вагонов с взрывчатыми материалами, их предъявление к техническому обслуживанию учитывается в отдельном журнале ф. ВУ- 14.

Работники ПОТ, оградив установленным порядком сигналами предъявленный для осмотра состав, производят в соответствии с «Инструкцией осмотрщику вагонов» ЦВ-4853 техническое обслуживание.

Техническое обслуживание производится бригадой из 2 человек одновременно с обеих сторон состава.

Продолжительность технического обслуживания поездов перед отправлением не более 5 мин., после чего производится полное опробование тормозов 4 мин. Проба тормозов производится от поездного локомотива.

Старший осмотрщик вагонов, получив сообщение об окончании технического осмотра, убедившись в отсутствии людей под вагонами, дает указание о снятии сигналов ограждения и уведомляет маневрового диспетчера о технической готовности состава с последующей записью об этом в книге ф. ВУ-14.

Порядок ограждения составов изложен в разделе 4 данного технологического процесса работы станции и п.4.1 технологического процесса ПОТ.

В случаях отправления поездов непосредственно с путей сортировочно-отправочного парка состав предъявляется к техническому и коммерческому осмотру - по окончании его формирования на сортировочных путях.

В сортировочно-отправочном парке техническое обслуживание составов производится бригадой из работников ПОТ - осмотрщика и слесаря, коммерческий осмотр допускается в зависимости от объема работ производить одному приемосдатчику. Время предъявления состава к техническому обслуживанию ДСЦ отмечает в журнале ф. ВУ-14, заверяется подписями ДСЦ и осмотрщика вагонов.

После окончания осмотра и ремонта выявленных неисправностей выполняют опробование тормозов. Полное опробование тормозов производится в строгом соответствии с п. 9.2 ЦТ-ЦВ-ЦЛ ВНИИЖТ/227.

Время на технический осмотр не более 9 мин., в том числе для опробования тормозов 4 мин. При обнаружении на вагоне неисправностей, угрожающих безопасности движения, а также неисправностей, которые осмотрщик вагонов устранить не в состоянии, на такой вагон выписывают уведомление ф. ВУ-23 и вагон отцепляют от поезда.

О технической готовности поезда осмотрщики вагонов докладывают по парковой связи или устно дежурному по сортировочно-отправочному парку с последующей росписью в книге ф. ВУ -14.

При отправлении поезда осмотрщики вагонов обязаны проводить поезд, обращая особое внимание на положение концевых кранов, соединительных рукавов, а также на нормальную работу ходовых частей поезда.

Параллельно техническому обслуживанию приемосдатчик 6 разряда производит коммерческий осмотр состава, проверяя при этом:

- правильность погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;
- правильность закрытия и закрепления дверей, люков, бортов и т. п.;
- наличие и исправность ЗПУ;
- исправность кузова крытых вагонов и котлов цистерн;
- качество очистки порожних вагонов.

При отправлении сборных и вывозных поездов, имеющих работы на участке, одновременно с приемосдатчиком состав поезда принимается главным кондуктором, который проверяет правильность формирования поезда, исправность вагонов в коммерческом отношении, правильность погрузки грузов на открытом подвижном составе и их закрепление. Сформированные для отправления поезда оператор при ДСП списывает с природы и в соответствии с инструкцией ЦЧУ-4895 составляет натуральный лист поезда ф. ДУ-1.

На основании переданного натурального листа оператор СТЦ передает в ИВЦ сообщение № 02, а также сообщение № 200 о формировании и отправлении поезда. Порядок выполнения операций по обработке поезда своего формирования по отправлению указан на графике.

4. ГРАФИК обработки поезда своего формирования по отправлению

№ п/п	Наименование операций	До	После	Исполнители
		перестановки	перестановки	
		Время, мин.		
1.	Сообщение ДСЦ об окончании формирования состава			ДСП
2.	Списывание состава с природы			Оператор при ДСП
3.	Оформление натурального листа, подборка документов			Оператор при ДСП
4.	Согласование пути приемо-отправочного парка, на который будет выставляться состав			Оператор при ДСП, ДСЦ, ДСЦ
5.	Перестановка состава в приемо-отправочный парк			Составитель поездов
6.	Извещение ДСЦ, оператора СТЦ, ст. приемосдатчиков,			ДСП, ДСЦ, оператор СТЦ,

	составителей, работников ПОТ, ВОХР о № пути, на который выставляется состав, выход на путь работников, участвующих в			работники ПОТ, ВОХР, ст. приемосдатчик
7.	Закрепление состава тормозными башмаками			Составитель поездов
8.	Доставка документов в СТЦ			составитель
9.	Технический осмотр состава и ремонт вагонов			Работники ПОТ
10.	Коммерческий осмотр состава и устранение неисправностей			ст. приемосдатчи-ки, работники ВОХР
11.	Вручение документов локомотивной бригаде			Оператор СТЦ
12.	Прицепка поездного локомотива, проба тормозов и отправление поезда			Лок. бригада, работники ПОТ
	Общая продолжительность			

Начальник станции ЛИИЖТ-Сортировочный

А.С. Бессолицын