

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
“РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ”**

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО “РЖД”
от 13.10.2009 г. № 2094р

Инструкция
по организации рабочего места осмотрщика вагонов
при встрече пассажирских и грузовых поездов “сходу”

№ 647- 2009 ПКБ ЦВ

2011 год

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
“РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ”
(ОАО “РЖД”)**

13 октября 2009 г. № 2094р

РАСПОРЯЖЕНИЕ

**Об утверждении инструкции по организации рабочего места
осмотрщика вагонов при встрече поезда “сходу”**

В целях выработки единых требований по размещению и организации постов безопасности, оптимизации состава и номенклатуры основного технологического оборудования, средств передачи информации и связи, линейно-геометрических средств измерений и средств допускового контроля, инструмента и принадлежностей, необходимых и достаточных для оснащения мест встречи поездов “сходу”, при безусловном соблюдении требований охраны труда и техники безопасности:

1. Утвердить и ввести в действие с 15 октября 2009 года Инструкцию по организации рабочего места осмотрщика вагонов при встрече поезда “сходу” № 647 - 2009 ПКБ ЦВ (далее Инструкция).

2. Директору Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства М.С.Соколовскому, обеспечить передачу Инструкции в структурные подразделения ОАО “РЖД”, в соответствии с указателем рассылки.

3. Заместителям начальников дорог по локомотивному и вагонному хозяйствам:

3.1. Организовать изучение Инструкции причастными специалистами.

3.2. Внести необходимые изменения и дополнения в действующую нормативно - техническую документацию вагонного хозяйства.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на начальника Департамента вагонного хозяйства Д.Н. Лосева.

Вице-президент ОАО “РЖД”
А.В.Ворогилкин

1 Основные положения

1.1 Область применения

1.1 Настоящая “Инструкция по организации рабочего места осмотрщика вагонов при встрече поезда “сходу” (далее по тексту Инструкция) предназначена для руководства по размещению, оборудованию и оснащению постов безопасности на пунктах технического обслуживания вагонов (далее по тексту ПТО), а также в парках пассажирских станций при безусловном обеспечении требований охраны труда и техники безопасности.

1.2 Нормативные ссылки

1 “Правила технической эксплуатации железных дорог”, ЦРБ-756;

2 “Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах”, ЦД-790;

3 “Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда”, ЦВ-ЦШ-453;

4 “Автоматизированное рабочее место осмотрщика вагонов при встрече поезда “сходу”, Руководство по эксплуатации ПЕТИ.402313.002 РЭ;

5 “Инструкция по организации рабочего места осмотрщика вагонов, принимающего пассажирский и грузовой поезд “сходу», № 647-99 ПКБ ЦВ;

6 “Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов)”;

7 “Правила по охране труда при техническом обслуживании и ремонте грузовых вагонов и рефрижераторного подвижного состава”, ПОТ РО-32-ЦВ-400-96;

8 “Типовая инструкция по охране труда для осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов и слесарей по ремонту подвижного состава”, ТОН Р 32-ЦВ-460-97;

9 “Неисправности грузовых вагонов в эксплуатации”, иллюстрированное пособие для работников эксплуатационных вагонных депо № 020-2008 ПКБ ЦВ;

10 “Методы выявления неисправностей грузовых вагонов по внешним признакам”, № 711-2008 ПКБ ЦВ;

11 Инструктивные указания по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах ОАО “Российские железные дороги”;

12 “Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта”, ОСТ 32.120-98.

1.3 Термины, определения, обозначения и сокращения
ПТО - пункт технического обслуживания вагонов;
АРНХ - автоматизированное рабочее место осматривателя вагонов при встрече поезда “сходу”;
ГГС - громкоговорящая парковая связь;
ДСП - дежурный по станции.

2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Рабочее место осматривателя вагонов при встрече поезда “сходу” - “островок безопасности” должно размещаться на входных путях станции в соответствии со схемами, приведенными в Приложении А и Приложении Б при внедрении АРНХ.

2.2 Рабочее место - “островок безопасности” по площади занимает не менее 2,4 кв.м (3х0,8 м) и размещается на междупутьях шириной не менее 4,8 м в парках (прибытия и транзитного) пунктов технического обслуживания и пунктов подготовки вагонов к перевозкам

2.3 Площадь “островка безопасности”, расположенного в горловине станции, не ограничивается размерами. Выбор места расположения площадки для размещения рабочего места определяется комиссией в составе:

Руководителей вагонного депо и ПТО, представителей станции, дистанций - пути, сигнализации и связи, локомотивного депо и инспектора по охране труда Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей отделения железной дороги.

Площадка под рабочее место осматривателя вагонов должна иметь твердое покрытие на уровне земляного полотна железнодорожного пути.

3 Содержание рабочего места и назначение инвентаря

3.1 Расположение рабочего места осматривателя вагонов - “островок безопасности” должен располагаться в горловине станции, обеспечивать его безопасность при прохождении осматриваемого поезда и способствовать качественному осмотру вагонов и выявлению неисправностей вагонов проходящего поезда. Наиболее оптимальное расстояние не далее 5-6 метров от проходящего подвижного состава.

“Островок безопасности” должен быть огражден по периметру и оборудован навесом от атмосферных осадков, стойкой с прожектором. Для обеспечения условий бесперебойного функционирования и

безопасного проведения работ должны быть предусмотрены резервные средства освещения. Вертикальная норма освещенности на ходовых частях вагона должна составлять не менее 50 лк (п. 1.2 (12)).

Средства связи должны включать в себя:

- Громкоговорящую парковую связь с ДСП и оператором ПТО;
- Переносную радиосвязь.

4 Организация работы

4.1 Оператор ПТО или ДСП (при отсутствии должности оператора ПТО) по оповестительной связи (ГГС, телефонная, радиосвязь) оповещает осмотрщиков о движении проходящих поездов через станцию для своевременной их встречи.

4.2 При встрече поезда “сходу” в темное время суток и в условиях плохой видимости осмотрщик вагонов включает прожектор только после проследования локомотивом поста безопасности,

4.3 Осмотрщик вагонов встречает поезд “сходу” с блокнотом в руках - где ведет запись, или диктофоном - проговаривая вслух, последние четыре цифры номера вагонов и выявленные неисправности. По окончании осмотра, по телефонной или радиосвязи, сообщает оператору ПТО или ДСП (при отсутствии должности оператора ПТО) состояние проследовавшего подвижного состава и выявленные у вагонов неисправности, после чего записывает их в журнал установленного образца (Приложение В). Полученную информацию оператор ПТО или ДСП (при отсутствии должности оператора ПТО) по оповестительной связи, (ГГС, телефонная, радиосвязь) сообщает ремонтно-смотровой группе, при выявлении неисправности, указывает примерное место нахождения вагона.

4.4 При обнаружении неисправности угрожающей безопасности движения осмотрщик должен принять незамедлительные меры к остановке поезда: связаться с ДСП и потребовать остановки поезда, сообщив причину. Пример регламента переговоров с ДСП при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения:

“Дежурный поста! Немедленно остановите четный (нечетный поезд)! Причина остановки. Осмотрщик четного (нечетного) поста безопасности Иванов”.

Осмотрщик должен обязательно получить подтверждение ДСП в том, что он правильно понял сообщение осмотрщика. Если поезд не

остановлен ДСП, то осмотрщик должен предпринимать все возможные меры для остановки поезда (связаться с машинистом локомотива, срочно доложить ВЧДЭ, В ЦУП и т.п.).

5 Проведение работ перед началом и во время осмотра проходящего поезда

5.1 Перед началом смены осмотрщик вагонов обязан проверить исправность средств освещения, действие связи с ДСП и оператором ПТО, исправность переносной радиостанции, прожекторной установки, фонаря, состояние защитного ограждения рабочего места.

5.2 О всех обнаруженных неисправностях осмотрщик вагонов обязан сообщить мастеру или оператору ПТО для принятия мер по их устранению.

5.3 Во время осмотра вагонов в движущемся поезде осмотрщику вагонов запрещается выходить за пределы ограничительной стойки “островок безопасности”.

5.4 Встреча поезда “сходу” является одним из основных методов выявления неисправностей грузовых вагонов. При встрече поезда “сходу” диагностика производится по характеру движения ходовых частей, колесных пар и работы рычажной передачи (особое внимание осмотрщики должны обращать на наличие

дефектов на поверхности катания колес, перемещение боковин и наддрессорных балок тележек вагонов, наличие дыма и специфический запах смазки, на пощелкивание и периодическое подергивание буксы, характерный стук колеса о рельс при вращении колесной пары) в соответствии с рекомендациями, приведенными в документе “Методы выявления неисправностей грузовых вагонов по внешним признакам”, № 711-2008 ПКБ ЦВ.

5.5 При встрече поезда “сходу” выявлению подлежат ниже перечисленные дефекты деталей и узлов грузовых вагонов, а так же волочащиеся элементы вагона в соответствии с рекомендациями приведенными в иллюстрированном пособии для работников эксплуатационных вагонных депо № 020-2008 ПКБ ЦВ “Неисправности грузовых вагонов в эксплуатации”:

- обнаружение неисправных буксовых узлов, в т.ч. грение буксы (писк, свист от трения металла, дым, пламя из буксы);
- ползун (колесо не вращается, частые удары колеса об рельс);
- нарушение крепления груза;

- обрыв бортов платформы (провисание бортов, угрожающее падением на путь);
- выход груза за пределы габарита;
- обрыв двери крытого вагона (провисание двери, сход ее с роликов, угрожающие падением на путь двери или груза, задир крыши, касающийся контактного провода);
- открытие или обрыв крышки люка полувагона;
- выход стрелы грузоподъемных механизмов за пределы габаритов погрузки;
- обрыв или разъединение тормозных тяг, предохранительных устройств и триангеля (провисание тормозных тяг и триангеля, угрожающее падением на путь, скрежет, искрение от соприкосновения деталей, волочение их);
- провисание торцовой двери вагона;
- отсутствие хвостового сигнала (по наличию хвостового сигнала контролируется проследование поезда в полном составе);
- несоблюдение нижнего габарита (сбита габаритная планка).

6 Общие требования безопасности

6.1 К работе по осмотру вагонов “сходу” поезда допускаются наиболее опытные осмотрщики вагонов, прошедшие вводный первичный инструктаж на рабочем месте, стажировку и проверку знаний.

6.2 Все работы по осмотру вагонов при встрече поездов “сходу”, должны выполняться в соответствии с требованиями местных “Технологических процессов”, “Инструкций по охране труда”, отражающих особенности и конкретные условия труда на данном рабочем месте осмотрщика вагонов, “Типовой инструкции по охране труда осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов и слесарей по ремонту подвижного состава” ТОИ Р 32-ЦВ-460-97, “Правила по охране труда при техническом обслуживании и ремонте грузовых вагонов и рефрижераторного подвижного состава” ПОТ РО-32-ЦВ-400-96.

6.3 Осмотрщики вагонов, находящиеся на рабочем месте и выполняющие осмотр вагонов поезда “сходу” должны знать:

- действие на человека опасных и вредных факторов;
- правила оказания первой (доврачебной) помощи и места расположения аптечек;
- требования производственной санитарии, пожарной безопасности.

7 Правила прохода к рабочему месту

7.1 Проходить к месту работы и с работы необходимо только по специально установленным маршрутам, обеспеченным указателями “Служебный проход”.

7.2 Проходить вдоль железнодорожных путей только по обочине или по середине междупутья, обращая внимание на движущийся по смежным путям подвижной состав.

7.3 Переходить пути необходимо только под прямым углом, предварительно убедившись, что в этом месте нет движущихся на опасном расстоянии локомотивов или вагонов.

7.4 Нельзя вставать между остряком и рамным рельсом или в желобе на стрелочном переводе и на концы железобетонных шпал.

7.5 Путь занятый подвижным составом переходить, пользуясь только переходными площадками вагонов, убедившись в исправности поручней и подножек, и в отсутствии движущихся по смежному пути подвижного состава. При сходе с переходной площадки вагона держаться за поручни и располагаться лицом к вагону, предварительно осмотрев место схода.

7.6 Обходить группы вагонов или локомотивов, стоящие на пути, допускается на расстоянии не менее 5 м от автосцепки, а проходить между расцепленными вагонами, если расстояние между автосцепками этих вагонов не менее 10 м. При переходе обращать внимание на показания ограждающих светофоров, звуковые сигналы и предупреждающие знаки.

7.7 При проходе на рабочее место, при нахождении на железнодорожных путях работникам запрещается:

- переходить или перебегать железнодорожные пути перед движущимся подвижным составом;
- подлезать под вагоны;
- становиться или садиться на рельсы;
- садиться на подножки вагонов или локомотивов и сходить с них во время движения;
- находиться на междупутье между поездами при безостановочном их следовании по смежным путям;
- переходить стрелки, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков и поперечных скреплений стрелочных переводов, становиться на автосцепку.

7.8 На электрифицированных станционных путях запрещается приближаться к неогражденным проводам или частям контактной сети, находящихся под напряжением, на расстояние ближе 2 м, а к оборванным проводам на расстояние менее 10 м.

7.9 При выходе из помещения, а также из-за угла здания, ухудшающего видимость пути, необходимо убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава, а в темное время суток подождать, пока глаза не привыкнут к темноте.

8 Действие осмотрщика вагонов в аварийных ситуациях

8.1 К таким аварийным обстоятельствам можно отнести:

- сход вагонов с рельс при прохождении их мимо “островка безопасности” осмотрщика вагонов, прибывающего поезда;
- разрывы соединительных тормозных рукавов, магистрального подвагонного воздухопровода;
- загорание вагона в поезде;
- возникновение утечки химических грузов (газа, жидкости и других опасных веществ);
- обрыв подвесок оборудования, волочение деталей ходовых частей вагонов;
- видимое нарушение крепления груза;
- обрыв контактного провода.

8.2 При возникновении аварийных ситуаций осмотрщик вагонов обязан действовать порядком установленным технико-распорядительным актом станции и Инструктивными указаниями по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах ОАО “Российские железные дороги”.

8.3 Находящиеся поблизости от места аварии работники, в том числе и осмотрщики вагонов по приему и отправлению поезда, обязаны принять участие в оказании пострадавшим первой до врачебной помощи или устранении последствий возникшей аварийной обстановки.

8.4 Ликвидировать загорание предметов, расположенных на расстоянии менее 2 м от контактной сети, допускается только углекислотными, аэрозольными или порошковыми огнетушителями. Тушение водой, химическими, пенными и воздушно-пенными огнетушителями разрешается только после получения указания от ответственного лица о снятии напряжения с контактной сети или ее заземления.

8.5 Тушение горящих предметов, находящихся на расстоянии более 7 м от не обесточенной контактной сети, допускается без снятия напряжения. В этом случае струи воды или пены не должны касаться контактной сети и других частей, находящихся под напряжением.

8.6 При механических травмах пострадавших необходимо ликвидировать кровотечение, обработать рану дезинфицирующим веществом. При вывихах, переломах зафиксировать неподвижность поврежденных частей тела и необходимо доставить в лечебное учреждение.

8.7 При наличии пострадавших от ожогов, оказывать помощь медицинским работникам и отправке обожженных в лечебные учреждения.

8.8 Пострадавшего от электрического тока, необходимо немедленно освободить от его действия, соблюдая меру безопасности. Пострадавшему после освобождения от тока, при необходимости, делается искусственное дыхание и массаж сердца до восстановления естественного дыхания или до прибытия врачей. Пострадавшего от электротравмы оказать содействие в направлении в лечебное учреждение.

8.9 Принять участие: - в переносе пострадавшего от отравления газами (кислотами) на открытое проветриваемое место. При остановке дыхания и сердечной деятельности - проведение искусственного дыхания и массажу сердца. Во всех случаях отравления пострадавшего доставить в лечебное учреждение.

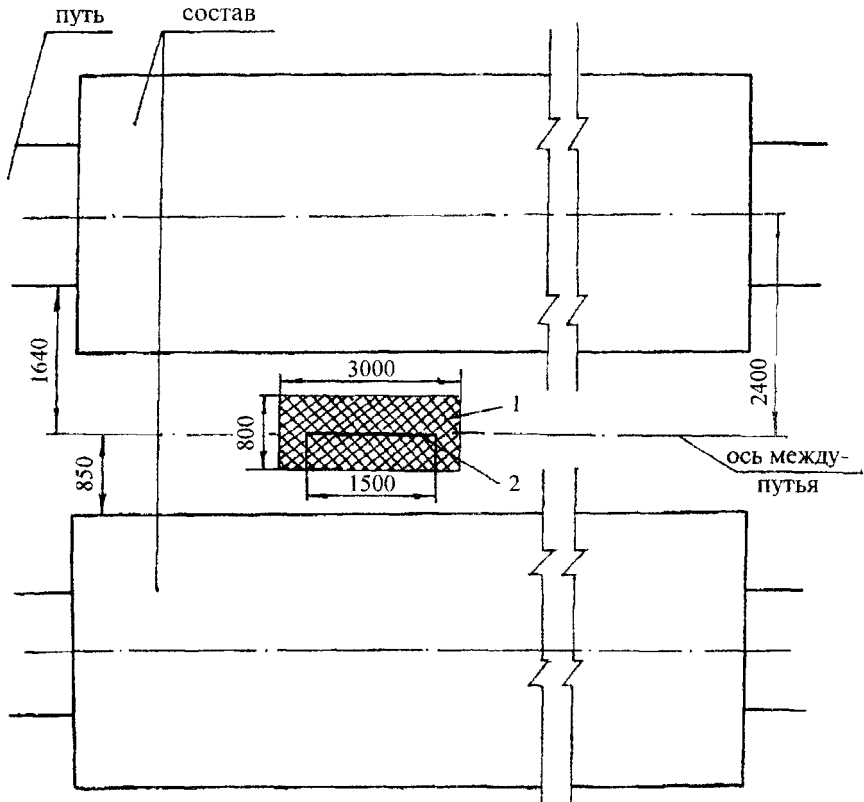
8.10 При ранении глаз острыми или не колющими предметами, при ожогах горячей водой, паром, химическими веществами - глаза закрывают стерильной повязкой и пострадавшего доставляют в медицинское учреждение.

9 Обязанности осмотрщика вагонов по окончании смены по осмотру поезда “сходу”

9.1 После окончания смены осмотрщик вагонов должен:

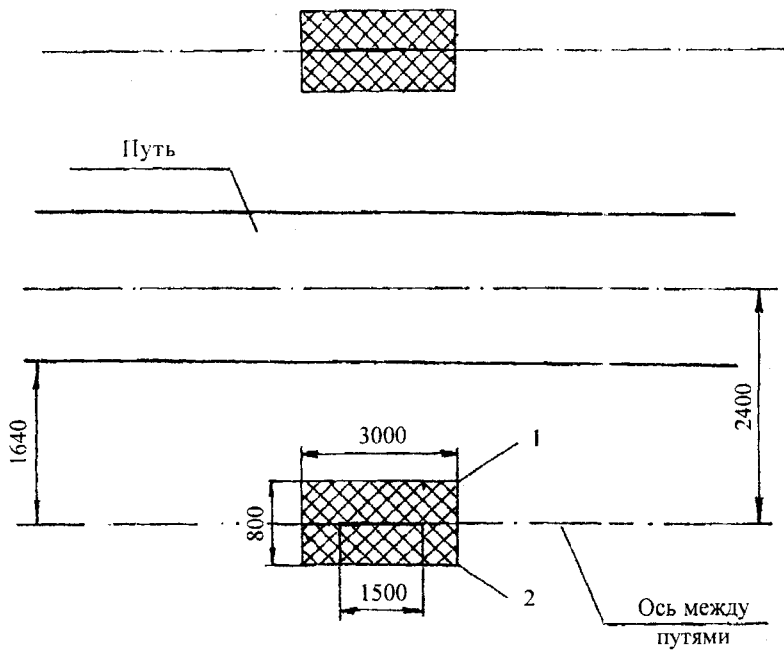
- привести в порядок рабочее место;
- после ухода с рабочего места снять спецодежду и другие средства индивидуальной защиты, и убрать в шкаф гардеробной ПТО или на хранение в кладовую.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
(обязательное)



- 1 - заасфальтированная площадка;
- 2 - элементы ограждения рабочего места.

Рисунок А. 1 Схема расположения рабочего места осмотрщика вагонов на междупутье



- 1 - заасфальтированная площадка;
- 2 - элементы ограждения рабочего места.

Рисунок А. 2 Схема расположения рабочего места осмотрщика вагонов на обочине

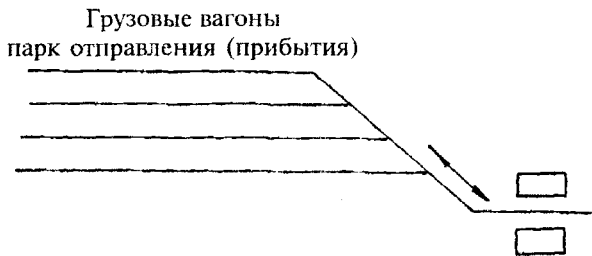
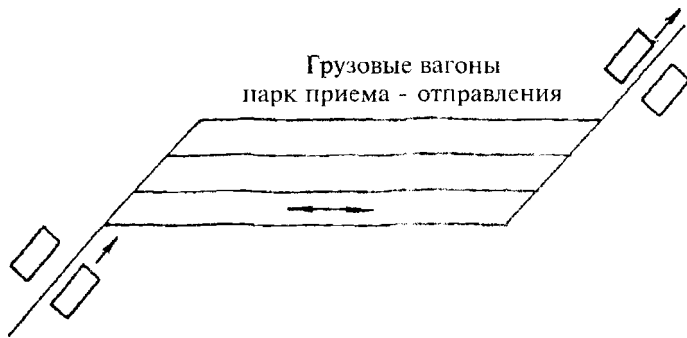


Рисунок А. 3 Схема расположения рабочего места осмотрщика вагонов при встрече поезда “сходу” в парках сортировочной станции

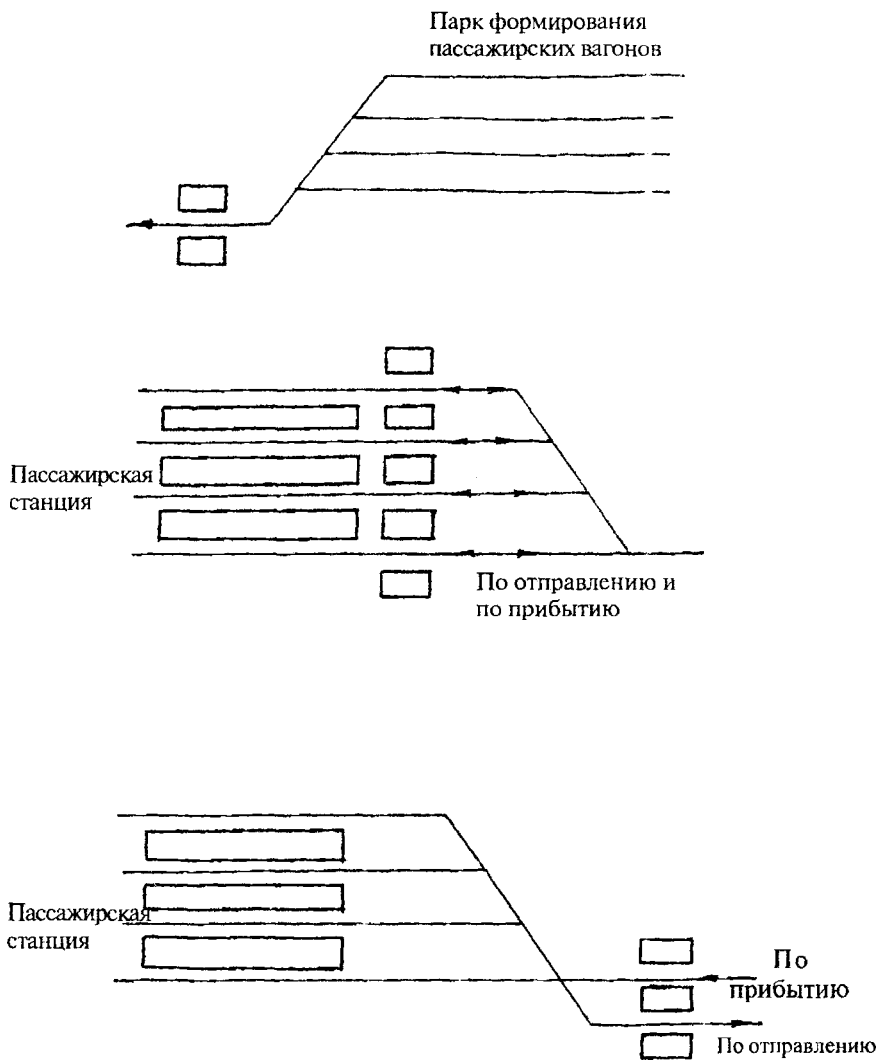
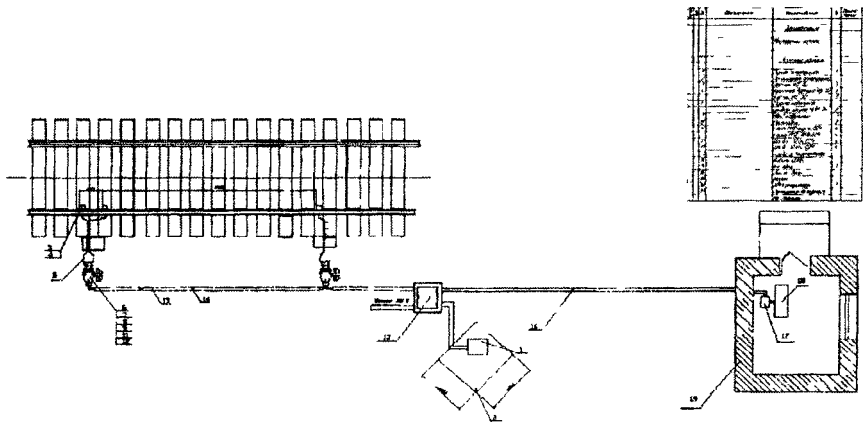


Рисунок А. 4 Схема расположения рабочего места осмотра вагонов при встрече поезда “сходу” в парке пассажирской станции

ПРИЛОЖЕНИЕ Б
(рекомендуемое)

**АВТОМАТИЗИРОВАННОЕ РАБОЧЕЕ МЕСТО
ОСМОТРЩИКА ВАГОНОВ ПРИ ВСТРЕЧЕ ПОЕЗДА
“СХОДУ”**

Б.1 АРНХ размещается перед парками прибытия, на главных путях или непосредственно в парке прибытия, в соответствии со схемой, приведенной на рисунке Б.1. Выбор места расположения осуществляется порядком указанным в п. 2.3. настоящей Инструкции.



**Рисунок Б. 1 Функциональная схема АРНХ. Размещение
оборудования входящего в состав комплекса АРНХ**

АРНХ предназначено для автоматизации процесса регистрации и передачи данных о состоянии вагонов в составе поезда в АРМ ПТО при встрече поезда “сходу”. В основе АРНХ заложено выполнение визуального осмотра и фиксации через пульт, видимых неисправностей подвижного состава, проходящего через участок контроля, органолептическими методами.

Б.2 В состав АРНХ входит:

Напольное оборудование:

- индуктивные датчики ИД-Д2 прохода колесных пар, закрепляемые на рельсе контрольного участка при помощи кронштейнов - выполняют функцию считывающих устройств (подсчет осей колесных пар, распознавание типов и количества подвижных единиц в составе);

- блок контроллера БК-АРНХ, размещаемый в стандартном трансформаторном ящике вблизи места установки датчиков - коммутационная аппаратура (обработка сигналов с индуктивных датчиков, и передача данных на блок станционный БС-АРНХ)

Постовое оборудование:

- пульт осмотра ПО-АРНХ, размещаемый в помещении осмотра или под навесом вблизи места установки датчиков - на передней панели пульта осмотра расположено 9 кнопок, что позволяет вводить коды от 1 до 9 с заблаговременно присвоенной кодировкой различных неисправностей;

- блок станционный БС-АРНХ, размещаемый в помещении оператора парка прибытия - коммутационная аппаратура (осуществляет прием данных от блока контроллера БК-АРНХ и связь с ПЭВМ типа IBM PC оператора ПТО);

- ПЭВМ типа IBM PC (для оборудования АРМ оператора парка прибытия).

- Кабельные линии.

Скорость на участке контроля не более 10 км/час.

Интервал температур окружающего воздуха: -50 - +60 град.С.

Питание АРНХ осуществляется от сети переменного тока напряжением 220 В частотой 50 Гц (основное питание) и от сети постоянного тока напряжением 24 В (резервное питание).

Б.3 Наличие АРНХ обеспечивает выполнение следующих функций:

- подсчет числа осей от 2 до 16 для каждого вагона;

- определение тип вагона (грузовой, пассажирский, локомотив);

- определение номера вагона от головы поезда и число вагонов в поезде от 1 до 400;

- определение номера и числа осей от 1 до 6400;

- определение длины поезда от 10 до 6000 м;

- измерение скорости проследования поездом контрольного пункта от 1 до 150 км/ч;

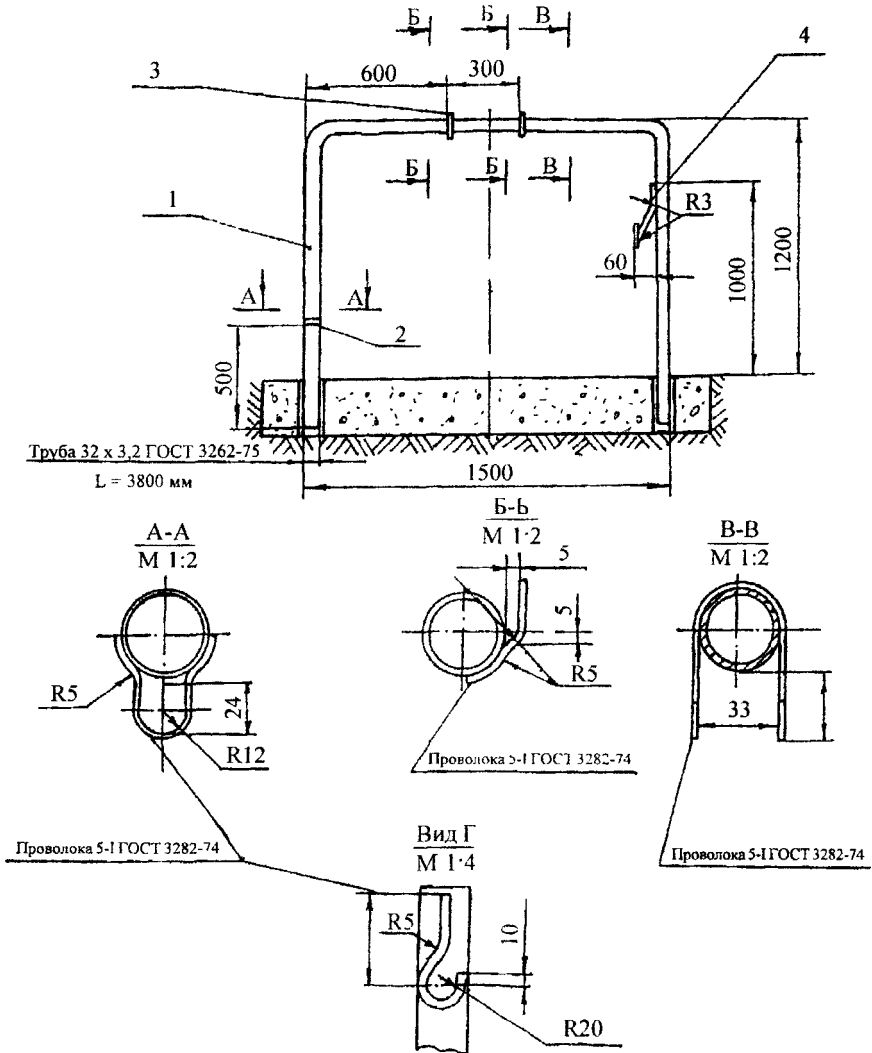
- определение порядкового номера (до 999) контролируемого состава, проследовавшего в данном направлении с начала суток;

- фиксирование кода неисправности вагона, вводимого осмотрщиком при проходе вагона через участок контроля;

- передача результатов осмотра по линии связи и отображение их на дисплее станционного блока или АРМ оператора;

- при наличии связи с системами АСУ выполнение автоматической привязки к инвентарному номеру вагона, передача результатов осмотра в системы АСУ и выполнение архивирования результатов осмотра.

ПРИЛОЖЕНИЕ В
(обязательное)



1 - перило; 2 - хомут; 3 - кронштейн (2 шт.); 4 - крюк.

Рисунок В.1 - Стойка. Элементы ограждения "островков безопасности"

ПРИЛОЖЕНИЕ Г (обязательное)

Форма журнала регистрации состояния поезда и выявленных неисправностей при встрече поезда “сходу”

Журнал установленного образца должен иметь единую форму для всех постов безопасности. Журнал пронумеровывается и прошнуровывается, состоит из 11 граф.

Порядковый номер	Номер пути	Время проследования	Направление поезда (четн/нечетн)	Номер поезда	Номер вагона и вид неисправности
1	2	3	4	5	6

Номер хвостового вагона	ФИО кому передано предыдущего ПТО	ФИО кому передано следующего ПТО	Результат осмотра	Отметка об отцепке вагона (да/нет)
7	8	9	10	11