



Устройства закрепления подвижного состава

Преподаватель ТП СК УЦПК
Сергеева З.В.



Составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав на станционных путях должны быть надежно закреплены от движения (ухода). Для закрепления используются:

Тормозные башмаки



Стационарные устройства



Ручные тормоза

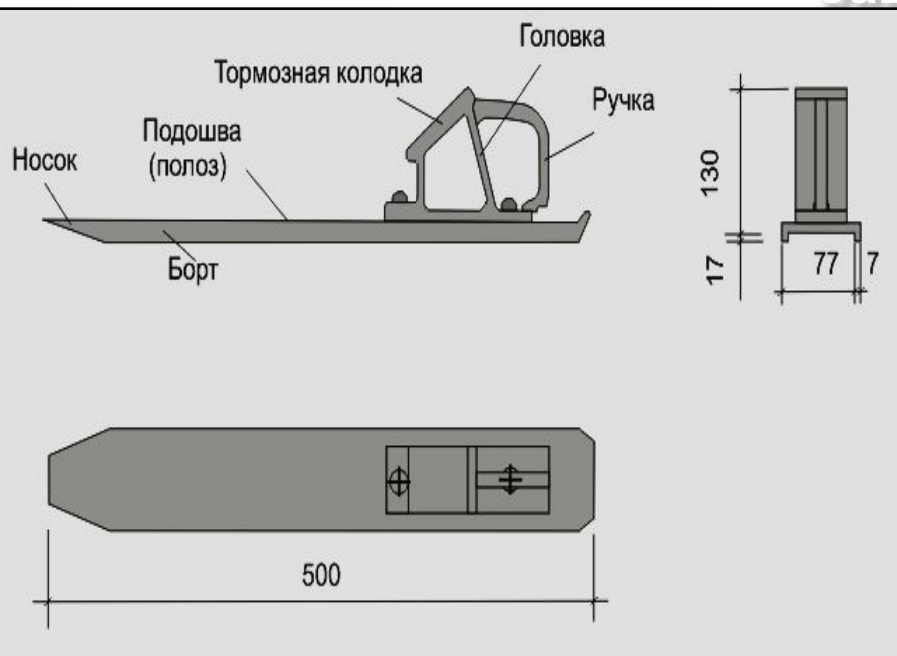
Тормозные башмаки

Наиболее простым и самым распространённым способом закрепления вагонов является укладка под колеса стоящего подвижного состава тормозных башмаков.

Тормозной башмак — приспособление для торможения движущихся групп вагонов (отцепов) и других видов подвижного состава, а также закрепления подвижного состава от несанкционированного движения (ухода).

Конструкция тормозного

башмака



Тормозной башмак состоит из:

- полоза, на который накатывается колесо вагона,
- соединённой с полозом опорной тормозной колодки, в которую упирается колесо,
- ручки тормозного башмака.

Тормозные башмаки

Тормозные башмаки должны:

- быть окрашены в красный цвет,
- иметь 3 поперечные полосы белого цвета на горизонтальной плоскости и обоих бортах полоза,
- иметь маркировку (клеймение) на верхней поверхности полоза,
- иметь инвентарный номер, нанесённый белой краской, на боковой или торцевой поверхности корпуса колодки.



Тормозные башмаки, используемые для торможения вагонов при расформировании составов поездов или группы вагонов на железнодорожных станциях, имеющих сортировочные устройства, или вытяжных путях, не окрашиваются, поперечные полосы не наносятся



Тормозные башмаки

Маркировка (клеймение) наносится специальными клеймами на верхнюю горизонтальную поверхность полоза тормозного башмака на расстоянии не более 70 мм от опорной колодки.

Маркировка (клеймение) тормозных башмаков должна содержать не более **четырнадцати знаков** и удовлетворять следующим требованиям:

- **первые 5 цифровых знаков** - код железнодорожной станции по единой сетевой разметке – ЕСП
- в середине **индекс, не более чем из 6-ти знаков (буквенных или цифровых)**;
- **последние 3 цифровых знака** - инвентарный номер тормозного башмака, начиная с единицы.



Тормозные башмаки

XXXXX-XXXXXX-XXX

Код ж/д
станции

Индекс

Инвентарный
номер

Индекс в маркировке для железнодорожной устанавливается по следующим правилам:

- на станциях с одним парком железнодорожных путей и разъездах – индекс не применяется (используется только код станции по ЕСП и инвентарный номер тормозного башмака);
- на станциях, имеющих два и более парка железнодорожных путей или маневровых района, – в индексе применяется номер или начальная буква наименования парка (маневрового района);
- на двусторонних сортировочных станциях с отдельной нумерацией тормозных башмаков для каждой сортировочной системы – в индексе указывается обозначение сортировочной системы («Н» - нечетная, «Ч» - четная или другое условное обозначение) а затем через знак «-» (дефис) ставится номер или начальная буква парка.

Тормозные башмаки

Места хранения, количество тормозных башмаков, с указанием инвентарных номеров, и работники, ответственные за их сохранность, определяются **на железнодорожных станциях** :

– техническо-распорядительным актом железнодорожной станции;

Работники, ответственные за сохранность тормозных башмаков, во время дежурства ведут номерной учет тормозных башмаков.

В местах хранения тормозных башмаков вывешиваются **инвентарные описи** с указанием количества, места хранения тормозных башмаков и их инвентарных номеров, а также должностей и фамилий работников, ответственных за их сохранность.



Тормозные башмаки

Обеспечение сохранности тормозных башмаков

При приеме дежурства работник, ответственный за сохранность тормозных башмаков, лично проверяет наличие и исправность тормозных башмаков, их маркировку и фактическое место их нахождения.

При сдаче дежурства работник делает запись в журнале учета тормозных башмаков, находящихся в эксплуатации, о месте нахождения тормозных башмаков, их состоянии, количестве и наличии инвентарных номеров, которая удостоверяется подписями работников, принимающих и сдающих дежурство.

Во время дежурства каждый работник обеспечивает сохранность тормозных башмаков, закрепленных за обслуживаемым им участком.

Неисправности тормозных башмаков

Запрещается использовать для закрепления подвижного состава тормозные башмаки, у которых:

1. Отсутствует маркировка (клеймение) тормозного башмака;

2. Лопнувшая головка;

3. Покоробленная и изогнутая подошва;

4. Лопнувший, надломленный, расплющенный или изогнутый носок подошвы;

5. Ослаблено крепление головки с подошвой;

6. Отсутствует, изогнута или надломлена ручка;

7. Повреждены или значительно изношены борта подошвы.

Порядок изъятия тормозных башмаков

Тормозные башмаки, пришедшие в негодность в процессе эксплуатации, изымаются с рабочего места **в суточный срок** для установления возможности дальнейшего их ремонта или исключения

В случае изъятия тормозного башмака в ремонт работник, ответственный за его сохранность делает соответствующую отметку в журнале учета тормозных башмаков, находящихся в эксплуатации. При сдаче и приеме дежурства сменный работник обязан указать номер тормозного башмака, сданного в ремонт. Данная запись дублируется работниками при приеме-сдаче дежурства до момента возвращения тормозного башмака.

Допускается нахождение тормозного башмака в ремонте продолжительностью ~~не более пяти суток~~ с момента изъятия

Пришедшего в негодность тормозной башмак изымают . Взамен изъятых из эксплуатации тормозных башмаков выдается новый с соответствующей маркировкой (клеймом).

Маркировку (клеймение) тормозных башмаков, исключенных из инвентаря, забивают или перечеркивают механическим способом.

Неисправные тормозные башмаки хранятся в помещениях, закрытых на замок, или в ящиках, обеспечивающих их сохранность.

Порядок действий при утере тормозных

башмаков

При **утере** тормозного башмака:

Составляется **акт** в двух экземплярах с указанием маркировки (клеймения), даты, времени и места утери.

Акт **подписывается** начальником станции, руководителем смены, на участке которого допущена утеря, и работником, непосредственно ответственным за сохранность утерянного тормозного башмака.

Первый экземпляр акта остаётся в делах на станции, а **второй экземпляр** передается начальнику структурного подразделения дирекции управления движением для расследования и привлечения виновных к ответственности.

По факту утери тормозного башмака для принятия оперативных мер по его розыску начальник станции в суточный срок дает **телеграмму** в:

службу движения дирекции управления движением;

центр организации работы железнодорожных станций;

в ревизорский аппарат железной дороги;

в подразделения железной дороги, в которых используются тормозные башмаки;

в подразделения ведомственной охраны и правоохранительные органы.

По истечении суток с момента направления телеграммы в книгу учета делается соответствующая **запись об утере** тормозного башмака - в графе «Примечание» ставится отметка «утерян», с указанием номера акта и даты его составления.

Взамен утерянного **выдается новый тормозной башмак** с соответствующей маркировкой (клеймением).

Закрепление вагонов тормозными башмаками на путях производится:

1. Только после полной остановки вагонов
2. Тормозной башмак подлежит брать только за ручку;
3. Работа производится в рукавицах;



Запрещается устанавливать тормозные башмаки:

1. Менее чем за 1 метр перед рельсовым стыком или на рельсовом стыке;
2. Перед крестовиной стрелочного перевода;
3. На наружный рельс кривой ;

