



*РАБОТА СТАНЦИЙ
В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ*

Подготовка хозяйства и кадров станции к работе в зимних условиях

- Наиболее трудный и ответственный период в работе станции - зима.
- Бесперебойная работа обеспечивается заблаговременной подготовкой хозяйства и кадров, которая начинается в начале июля.

ПОДГОТОВКА ВКЛЮЧАЕТ:

- ремонт служебно-технических зданий (отделочных постов, помещений для составительских бригад, постов ЭЦ, горочных постов и пр.);
- ремонт оборудования сортировочных горок, устройств СЦБ и связи и наружного освещения (на горках капитальный ремонт замедлителей, воздухопроводной сети, компрессорного оборудования, в устройствах СЦБ – ремонт стрелочных переводов, гарнитуры; в устройствах связи – громкоговорящей связи в первую очередь, пополнение количества динамиков);
- выправка профилей сортировочных горок, вытяжек и сортировочных путей; эти работы являются очень ответственными, трудоемкими и поэтому на практике не редко не производятся, это приводит к замедлению темпа сортировочной работы зимой и сбою работы;
- ремонт снегоуборочной техники и снегозащитных средств (ремонт машин всех типов, снегозащитных заборов, переносных щитов, лесопосадки);
- к концу летнего периода производится очистка станционных и деповских путей от излишнего балласта, мусора, грязи, остатков грузов, чтобы заморозить путь в условиях, обеспечивающих работу снегоуборочных машин



Целый ряд этих вопросов непосредственно решается работниками служб пути, СЦБ и связи, локомотивной, вагонной, материально-технического снабжения
Контроль осуществляет начальник станции.



Подготовка кадров включает:

- укомплектование штата основных профессий до численности, установленной штатным расписанием;
- организация и проведение школ первозимников по профессиям;
- закрепление первозимников за опытными работниками

Организация и технология работы зимой



- При низких температурах и заносе путей снегом резко возрастает удельное сопротивление движению вагонов и локомотивов; застывают смазки в буксах, учащаются случаи заклинивания колесных пар; ухудшается работа стрелок, тормозных замедлителей и башмаков; ухудшается видимость и слышимость сигналов; сокращается световой день.



Фото Михаил, 24-10-2011г.

- Все это способно резко замедлить темп маневровой работы по расформированию и формированию поездов, по подаче и уборке и пр., и создать угрозу безопасности движению поездов и маневровой работы.

Для поддержания высокого темпа работы станции отработана зимняя технология, которая предусматривает:

- чередование путей в парках прибытия для приема поездов во время метели и снегопадов;
- перестановка тяжелых составов из парка в парк, с подъездных путей на станционные двумя маневровыми локомотивами (оба в голове, или один - в хвосте, один - в голове)
- использование более мощных маневровых локомотивов или введение дополнительных;
- при подачах, уборках уменьшение количества вагонов в подаваемой, прицепляемой, или формируемой группе (увеличивается число маневровых рейсов, но становится выше их скорость)
- передача сигналов и распоряжений по стационарной и переносной радиосвязи (в условиях плохой видимости и слышимости это основа предотвращения несчастных случаев), поэтому при подготовке к зиме устойчивой работе радиосвязи уделяется первоочередное значение.

ДСП и ДСЦ в начале смены должны ознакомить работников с прогнозом погоды. Должна своевременно проводиться очистка от снега и льда стрелок, замедлителей, междупутий. Централизованные стрелки и замедлители рекомендуется периодически переводить из одного положения в другое, чтобы избежать "застывания" стрелок и воздушных тормозных цилиндров.



Организация работы сортировочных горок и вытяжек при низких температурах и снегопадах





От работы горки зависит работа не только станции, но и целого ряда направлений, поэтому для повышения темпов расформирования и формирования широко применяются следующие приемы и методы:



- не допускается длительный простой составов в парке приема (не более 40 мин при $t < -20^{\circ}\text{C}$), чтобы не остыла разогретая в движении смазка;
- расцепка составов перед роспуском – в результате резко улучшаются ходовые свойства отцепов, т.к. разогревается смазка, уменьшается удельное сопротивление и требуется меньше усаживать вагоны на сортировочных путях;
- надвиг состава на горку двумя локомотивами их расположение (оба сзади, или один – впереди, один - сзади) зависит от расположения отцепов и их величины: если впереди несколько крупных отцепов, то целесообразно один локомотив поставить в голову;
- с целью освобождения горочных локомотивов от осаживания (в сильные морозы и снегопады) применяется подтягивание вагонов с вытяжек;
- при заносе сортировочных путей снегом применяется пропуск первых отцепов без торможения, с повышенной скоростью;
- перед началом роспуска очищаются от снега башмакосбрасыватели и рельсы в районе торможения вагонов башмаками;
- в сильные морозы при перестановке вагонов на вытяжной путь составы выводить по частям;
- увеличивать силу толчков при расформировании составов;
- применять двустороннее расформирование составов, перераспределять сортировочную работу между маневровыми районами;
- пропускать маневровый локомотив по путям, на которых будут производиться маневры (до их начала)

Организация и механизация снегоборьбы на станциях.



- Важнейшее значение зимой для устойчивой и успешной работы всех станций имеет очистка путей от снега.
- С этой целью заранее (в июле) разрабатывается оперативный план очистки и уборки снега.

- В плане отражаются следующие мероприятия:
- устанавливается очередность очистки стрелок и путей;
- ухаживаются места расстановки снегоуборочных машин, районы их работы и порядок ввода в работу;
- определяется потребность в рабочей силе и подвижном составе для очистки и вывоза снега;
- устанавливаются места выгрузки снега;
- разрабатываются графики курсирования снегоуборочных машин и снеговых поездов;
- устанавливается порядок вывоза рабочих и места выдачи им инструмента и спецодежды;
- устанавливаются места отдыха для рабочих, порядок горячего питания.

- Очередность очистки устанавливается следующая:
- 1. очистка стрелочных горловин в парках приёма, сортировки и отправления;
- 2. сортировочные пути, пути надвига, вытяжки, пути парков приема и отправления;
- 3. пути технического осмотра и экипировки поездных локомотивов;
- 4. очистка пути локомотивного и вагонного депо;
- 5. ходовые и погрузочно-выгрузочные пути.

- На крупных сортировочных станциях обычно вводится в работу снегоуборочные машины СМ-2М: обязательно не менее одной машины в каждом сортировочном парке и не менее одной машины на два парка ПО+ПП в каждой системе; всего 4-6 машин. В каждой системе и на участковых станциях выделяется 1-2 специальных выгрузочных пути для выгрузки снега (во входной или выходной горловине станции).



- Очистка сортировочных путей: СМ-2 запускается на сортировочный путь со стороны вытяжек, вагоны осаживаются и выталкиваются на следующую часть горки, затем путь очищается в сторону вытяжек, вагоны тянутся следом.
- Очистка пассажирских путей - машина движется вслед за надвижным составом.
- Очистка путей парка отправления - машина запускается на тот путь, с которого будет отправляться поезд.
- Применение техники обеспечивает на 70-80 % механизировать работу. 20-30 выполняется вручную.

