

### **Требования к процессу эксплуатации, проверке состояния рельсового пути**

Рельсовый путь для опорных и подвесных ПС на рельсовом ходу (исключая железнодорожные краны) должен соответствовать требованиям, приведенным изготовителем в руководстве (инструкции) по эксплуатации и паспорте ПС.

Рельсовый путь должен обеспечивать свободный, без заеданий, проезд установленных на нем ПС на всем участке их следования.

Устройство и размеры лестниц, посадочных площадок и галерей надземных рельсовых путей должны соответствовать требованиям проектной и эксплуатационной документации на рельсовый путь.

При установке на эксплуатирующийся рельсовый путь дополнительного ПС или взамен используемого ранее, но большей грузоподъемности и/или массы либо с более высокой группой классификации, следует выполнить расчет пути (для надземного - в том числе и подкрановых строительных конструкций) с целью проверки допустимости увеличившейся нагрузки. Расчет должен быть приложен к паспорту ПС.

Рельсовый путь ПС (исключая рельсовые пути башенных и железнодорожных кранов) и рельсовый путь грузовых подвесных тележек или электрических талей, оборудованный стрелками или поворотными кругами, а также места перехода ПС или его грузовой тележки с одного пути на другой должны отвечать следующим требованиям:

- а) обеспечивать плавный, без заеданий, проезд;
- б) быть оборудованными замками с электрической блокировкой, исключающей переезд при незапертом замке;
- в) иметь автоматически включаемую блокировку, исключающую сход грузовой тележки (электрической тали) с рельса при выезде ее на консоль расстыкованного участка пути;
- г) обеспечивать управление переводом стрелки или поворотного круга от сигнала системы управления грузовой тележкой (электрической талью);
- д) быть оборудованными единым выключателем для подачи напряжения на троллеи (или электрический кабель) грузовой тележки (электрической тали), на механизмы управления стрелок и электрические аппараты блокировочных устройств.

Рельсы на рельсовом пути должны быть закреплены так, чтобы при передвижении ПС исключалось их поперечное и продольное смещение (кроме упругих деформаций под нагрузкой от передвигающегося ПС).

Переезд автомашин и автопогрузчиков через пути козловых и башенных кранов должен быть разработан эксплуатирующей организацией с учетом интенсивности работы переезда. При этом вся полнота ответственности за промышленную безопасность таких переездов возлагается на эксплуатирующую организацию.

Пересечение путей козловых, башенных и порталных кранов с рельсовыми путями заводского транспорта допускается после разработки эксплуатирующей организацией мероприятий по предупреждению столкновения работающих кранов с подвижным составом.

Пересечение рельсового пути порталного крана с железнодорожными путями допускается после разработки эксплуатирующей организацией мероприятий по предупреждению столкновения работающих кранов с подвижным составом и согласования организацией, в ведении которой находится организация движения на железнодорожных путях.

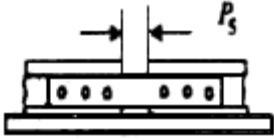
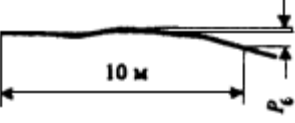
При этом вся полнота ответственности за промышленную безопасность таких пересечений и организацию движения на них возлагается на эксплуатирующую организацию.

Готовность рельсового пути к эксплуатации, в том числе после ремонта (реконструкции), должна быть подтверждена актом сдачи-приемки (с прилагаемыми к нему результатами планово-высотной съемки).

Предельные величины отклонений рельсового пути от проектного положения, указанные в руководстве (инструкции) по эксплуатации ПС, не должны превышать величин, указанных в настоящих ФНП.

### Предельные величины отклонений рельсового пути от проектного положения в плане и профиле

Отклонение, мм	Графическое представление отклонения	Тип кранов				
		мостовые	башенные	козловые	портальные	мостовые перегружатели
Разность отметок головок рельсов в одном поперечном сечении $P_1$ мм $S$ - размер колеи (пролет)		40	45-60	40	40	50
Разность отметок рельсов на соседних колоннах $P_2$ мм		10	-	-	-	-
Сужение или расширение колеи рельсового пути (отклонение размера пролета - $S$ в плане) $P_3$		15	10	15	15	20
Взаимное смещение торцов стыкуемых рельсов в плане и по высоте $P_4$		2	3	2	2	2

Зазоры в стыках рельсов при температуре 0°С и длине рельса 12,5 м $P_5$		6				
Разность высотных отметок головок рельсов на длине 10 м кранового пути (общая) $P_6$		-	40	30	20	30

Примечания.

1. Измерения отклонений  $P_1$  и  $P_3$  выполняют на всем участке возможного движения ПС через интервалы не более 5 м.

2. При изменении температуры на каждые 10°С устанавливаемый при устройстве зазор  $P_5$  изменяют на 1,5 мм, например при температуре плюс 20°С установленный зазор между рельсами должен быть равен 3 мм, а при температуре минус 10°С - 7,5 мм.

3. Величины отклонений для козловых кранов пролетом 30 м и более принимают как для кранов-перегрузателей.

4. При установке импортного ПС, величина отклонения -  $P_3$  должна быть приведена в соответствие с фактическим зазором между ребрами его ходовых колес (или направляющим роликами, при безребордных колесах) и головкой рельса. Если, например, этот зазор составляет 15 мм, то отклонение  $P_3$  должно быть принято равным 7,5 мм.

Дефекты рельсов и шпал рельсового пути не должны превышать норм браковки, приведенных в настоящих ФНП.