

**РЕГЛАМЕНТ
ДЕЙСТВИЙ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД В АВАРИЙНЫХ И
НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ ПРИ РАБОТЕ НА СОПРЕДЕЛЬНЫХ
УЧАСТКАХ ДРУГИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ**

**1 РАЗДЕЛ
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. О каждой вынужденной остановке поезда на перегоне, о возникновении аварийной или нестандартной ситуации при ведении поезда машинист по радиосвязи обязан сообщить:

- поезвному диспетчеру;
- дежурным по станциям, которые ограничивают перегон;
- машинисту встречного поезда - на двухпутном перегоне;
- машинисту вслед идущего поезда на оборудованном автоблокировкой перегоне и при организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи;
- начальнику поезда при ведении пассажирского поезда.

В сообщении должна быть указана предполагаемая причина остановки поезда (до осмотра состава и места остановки), конкретная причина и принятое решение по ее устранению (после осмотра состава и места остановки).

2. Для ускорения передачи информации об остановке поезда на перегоне, когда необходимо обратить особое внимание всех корреспондентов находящихся в зоне действия вызывающей радиостанции применяется следующая единая форма передачи начала сообщения:

"Внимание, внимание! Слушайте все! Я машинист поезда N ____ фамилия, остановился в ____ (время) на ____ километре, ____ ПК, четного (нечетного) пути перегона _____ по причине ____ (указать причину). При следовании по двухпутному (многопутному) перегону, добавляет: "габарит по ____ пути нарушен", или "габарит по ____ пути не нарушен", или "сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею". Внимание все!"

Сообщение при необходимости повторяется несколько раз. При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, поездной диспетчер и дежурные по станции обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

Машинист остановившегося поезда обязан получить подтверждение о том, что переданные сообщения восприняты.

3. При остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне по причине срабатывания автоматического устройства контроля технического состояния подвижного состава, нарушения целостности тормозной магистрали, схода подвижного состава и отсутствии при этом информации о наличии габарита по соседнему пути, машинист остановившегося поезда обязан:

- включить красные огни фонарей у буферного бруса;
- при появлении встречного поезда вызвать по радиосвязи машиниста и сообщить ему об опасности, одновременно подавать сигнал миганием прожектора до получения ответного аналогичного сигнала;
- при необходимости установленным порядком оградить место препятствия на соседнем пути.

Аналогично действовать в случае, когда требуется остановка встречного поезда.

4. Красные огни фонарей у буферного бруса и мигающий прожектор на локомотиве стоящего на перегоне встречного поезда, при отсутствии информации о причине его стоянки, являются для машиниста поезда сигналом остановки.

5. Машинист поезда, увидев красные огни фонарей у буферного бруса и мигание прожектора локомотива встречного поезда, обязан:

- подать ответный сигнал миганием прожектора локомотива;
- остановить поезд у локомотива встречного поезда. Возобновить движение разрешено после получения информации об отсутствии препятствия для движения и наличии габарита, а так же после согласования своих действий с машинистом встречного поезда. Скорость движения вдоль состава не должна превышать 20 км/час, при этом соблюдать особую бдительность и быть готовым к остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

6. Работников других служб о необходимости их привлечения для быстреего восстановления движения, информирует диспетчер.

7. Работники локомотивных бригад должны быть обучены и проверены в знании требований данного Регламента.

2 РАЗДЕЛ

1. Порядок действий в случае сбоя в графике движения поездов

Обязанности машиниста:

1.1. При подходе к станции в условиях нарушения графика движения поездов и отсутствия информации о порядке дальнейшего следования вызвать по радиосвязи дежурного по станции и уточнить порядок следования поезда.

1.2. По радиосвязи информировать начальника пассажирского поезда о нарушении графика движения. При неисправности радиосвязи на станции, с которой начинается следование поезда по новому маршруту, через помощника машиниста передать информацию проводнику первого вагона.

1.3. При ведении пассажирского поезда отправляться со станции после остановки только при зеленом огне выходного светофора или других показаниях, указывающих на свободу двух и более блок участков, при отправлении на участок, оборудованный автоматической блокировкой.

2. Порядок действий в случае выявления отказа или неудовлетворительной работы автотормозов

Обязанности машиниста:

2.1. Если после первой ступени торможения не получен начальный эффект в пассажирском поезде в течение 10 с, в грузовом порожнем поезде длиной до 400 осей и грузо-пассажирском в течение 20 с, в остальных грузовых поездах в течение 30 с или во время следования поезда обнаружен отказ автотормозов, немедленно применить экстренное торможение. Привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива, песочницу. Если локомотив оборудован рекуперативным, электродинамическим или реостатным тормозом, применить соответствующее торможение.

2.2. Одновременно, о случившемся по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, которые ограничивают перегон, машинистам находящихся на перегоне встречных и попутных поездов по форме

"Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда (номер) следую по _____ километру перегона _____, вышли из строя тормоза. Примите меры!"

Повторять сообщение до получения информации о восприятии информации поездным диспетчером или дежурным по станции.

2.3. При безуспешности попытки остановить поезд, подавать сигнал общей тревоги.

2.4. В пассажирском поезде передать по радиосвязи требование начальнику поезда о необходимости приведения в действие ручных тормозов состава, а при

неисправности радиосвязи, подавать сигнал "Три длинных" (требование к работникам поездной бригады привести в действие ручные тормоза состава).

2.5. После передачи сообщения действовать по указанию поездного диспетчера или дежурного по станции.

2.6. После остановки поезда на перегоне направить помощника машиниста для осмотра состава поезда и выяснения причины неудовлетворительной работы тормозов.

2.7. При наличии возможности устранить неисправность.

2.8. Если устранить неисправность или восстановить действие тормозов на месте не возможно или она не выявлена, по приказу поездного диспетчера довести поезд до первой станции, на которой обеспечивается вместимость поезда по условиям его длины, со скоростью обеспечивающей безопасность движения. На станции заявить и произвести контрольную проверку тормозов.

2.9. Если установлено, что автотормоза отказали во всем поезде, следовать дальше можно только после восстановления их действия, в противном случае затребовать вспомогательный локомотив.

3. Порядок действий при получении локомотивной бригадой сообщения о следовании на них встречного поезда, потерявшего управление тормозами или ушедших со станции вагонов

Обязанности машиниста:

3.1. После получения сообщения от поездного диспетчера или дежурного по станции о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами (ушедших со станции вагонов) немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученное сообщение и уточнить время ухода состава на встречу.

3.2. В зависимости от поездной обстановки:

- по радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, о месте остановки;

- при следовании с пассажирским поездом после остановки дать команду о приведении в действие ручных тормозов;

- затормозить состав, отцепить локомотив от состава и отъехать от него на возможно большее расстояние;

- в зависимости от ситуации, по радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру или дежурному по станции о принятых мерах;

- после остановки локомотива затормозить вспомогательный тормоз до достижения максимального давления воздуха в тормозных цилиндрах и, в зависимости от типа локомотива, опустить токоприемники, заглушить дизель, отключить рубильник аккумуляторной батареи;

- соблюдая меры личной безопасности немедленно покинуть локомотив и отойти на безопасное расстояние.

3.3. Машинист моторвагонного подвижного состава немедленно затормаживает состав и принимает меры к безопасной эвакуации пассажиров.

Обязанности помощника машиниста:

3.4. В зависимости от ситуации, после остановки поезда или отцепившегося и отъехавшего от состава локомотива, соблюдая меры личной безопасности, уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии для задержания идущего на поезд (отцепившийся локомотив) встречного поезда (ушедших со станции вагонов). После укладки башмаков немедленно отойти на безопасное расстояние.

4. Порядок действий в случае появления признаков нарушения целостности тормозной магистрали, выявлении самоторможения отдельных вагонов или схода вагонов на перегоне с выходом за габарит

Порядок действий локомотивной бригады в случае появления признаков нарушения целостности тормозной магистрали

Обязанности машиниста:

4.1. Если при следовании грузового поезда его скорость без приведения в действие тормозов не снижается, но появились признаки возможного разрыва тормозной магистрали:

- частые включения компрессоров;
- быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах;
- срабатывание сигнализатора разрыва тормозной магистрали с датчиком N 418, немедленно отключить тягу, на 5-7 сек перевести ручку крана машиниста в III положение (перекрыша без питания) и наблюдать за давлением в тормозной магистрали.

Варианты действий:

4.2. Если происходит быстрое и непрерывное падение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движению поезда, не соответствующего профилю пути:

- произвести служебное торможение, после чего ручку крана машиниста перевести в III положение и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива. После остановки поезда определить и устранить неисправность;
- немедленно, не дожидаясь остановки поезда, включить на локомотиве два красных буферных фонаря. При появлении встречного поезда подавать сигналы кратковременным миганием прожектора, вызвать по поездной радиосвязи машиниста встречного поезда и сообщить ему, что сведений о состоянии поезда и наличии габарита по соседнему пути нет;
- одновременно, по радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся, включив в сообщение информацию о том, что о состоянии поезда и габарите по соседнему пути информации нет.

4.3. Если не происходит быстрого и непрерывного снижения давления в тормозной магистрали и резкого замедления поезда:

- произвести служебное торможение на величину первой ступени, затем отпустить тормоза установленным порядком. В случае повторного торможения поезда из-за самопроизвольного срабатывания автотормозов в составе, произвести торможение и отпуск автотормозов установленным порядком, сообщив об этом поезвному диспетчеру или дежурному по станции. При этом заявить контрольную проверку автотормозов, согласовав с диспетчером станцию для ее проведения.

Действия машиниста встречного поезда:

4.4. Получив сообщение от машиниста остановившегося поезда информацию об остановке поезда по причине срабатывания тормозов и наличии габарита по соседнему пути, а так же при отсутствии красных огней фонарей у буферного бруса, принять меры к снижению скорости с таким расчетом, чтобы проследовать вдоль стоящего поезда со скоростью не более 20 км/час. Вдоль стоящего состава следовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

4.5. Получив информацию, что произошел сход подвижного состава с выходом за габарит подвижного состава, если проследовать головную часть поезда со скоростью не более 20 км/ч не представляется возможным - применить экстренное торможение.

Порядок действий в случае выявления самоторможения отдельных вагонов.

Обязанности машиниста:

4.6. Если, при отпущенных тормозах, обнаружено (получено сообщение) самоторможение отдельных вагонов:

- в вышеуказанном порядке убедиться в целостности тормозной магистрали (при следовании по подъему эти действия разрешается не производить);
- сделать попытку отпуска тормозов кратковременным переводом ручки крана машиниста в I положение, в грузовом поезде до повышения давления в уравнительном резервуаре на 0,5 - 0,8 кгс/кв.см выше зарядного.

Если после этого тормоза вагона не отпустят, остановить поезд на благоприятном профиле пути. Послать помощника машиниста для осмотра состава.

Обязанности помощника машиниста:

4.7. При необходимости отпустить тормоз вручную, выключить воздухораспределитель, выпустить воздух из запасного резервуара и убедиться, что тормоза вагона отпущены.

4.8. Убедиться в отсутствии повреждений поверхностей катания колесных пар, при необходимости дать команду машинисту протянуть поезд.

Обязанности машиниста:

4.9. В случае отключения тормозов вагонов пересчитать тормозное нажатие поезда и данные записать в справку ВУ-45.

4.10. После приведения поезда в движение произвести проверку действия тормозов.

4.11. Если сигнальная лампа "ТМ" сигнализатора разрыва тормозной магистрали загорелась на стоянке:

- проверить исправность сигнализатора ступенью торможения при которой лампа "ТМ" должна погаснуть;
- убедившись в исправности сигнализатора, после восстановления зарядного давления проверить плотность тормозной сети при II положении ручки крана машиниста, которая не должна отличаться от плотности, указанной в справке формы ВУ-45, более чем на 20 % в сторону уменьшения или увеличения;
- произвести сокращенное опробование тормозов;
- сообщить о случившемся поезвному диспетчеру, дежурному по станции.

Обязанности помощника машиниста:

4.12. Проверить действие тормозов двух хвостовых вагонов.

Порядок действий при сходе вагонов на перегоне с выходом за габарит

Обязанности машиниста остановившегося поезда:

4.13. При обнаружении схода с рельсов подвижного состава или других причин, препятствующих движению поезда, в том числе и по соседнему пути, немедленно по радиосвязи доложить дежурному по станции (поезвному диспетчеру) результаты осмотра с указанием:

- есть ли жертвы;
- характера схода, наличия (отсутствия) габарита по соседнему пути;
- рода сошедшего с рельс подвижного состава (груженые или порожние вагоны);
- наличия среди них цистерн и с каким грузом;
- какой вагон сошел первым по счету от головы или хвоста поезда;

- расположения подвижного состава относительно рельсовой колеи;
- сколько единиц подвижного состава сошло с рельсов, из них лежит на боку;
- состояния контактной сети;
- характера местности (насыпь, уклон, площадка, мост и т.д.).

При необходимости затребовать вспомогательный локомотив, восстановительный или пожарный поезд.

Обязанности помощника машиниста:

4.14. Оградить место схода.

5. Порядок действий в случае завывшения давления в тормозной магистрали поезда

Обязанности машиниста пассажирского поезда:

5.1. При перезарядке тормозной магистрали, остановить поезд минимальной ступенью служебного торможения.

5.2. Одновременно по радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне и начальнику поезда о причинах остановки.

5.3. Для ликвидации завывшенного давления в тормозной магистрали выполнить цикл, который состоит из торможений и отпусков.

5.4. После перехода на нормальное зарядное давление в тормозной магистрали, прежде чем возобновить движение, направить помощника машиниста вдоль состава поезда для контроля отпуска тормозов всех вагонов.

Обязанности помощника машиниста:

5.5. Визуально убедиться в отпуске тормозов каждого вагона.

Обязанности машиниста грузового поезда:

5.6. При перезарядке тормозной магистрали, продолжить ведение поезда с особой бдительностью, следя за тем, чтобы при снижении давления в тормозной магистрали не произошло самоторможение поезда.

5.7. Если самоторможение произошло, остановить поезд, выполнив ступень служебного торможения. После остановки поезда, произвести перезарядку тормозной магистрали поезда до установленного зарядного давления и направить помощника машиниста вдоль состава поезда для контроля отпуска тормозов всех вагонов.

Обязанности помощника машиниста:

5.8. Визуально убедиться, что тормоза отпущены на каждом вагоне.

6. Порядок действий при возникновении пожара в поезде

Обязанности машиниста:

6.1. По радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся, выборе места остановки. Сообщить о необходимости вызова пожарной команды к месту остановки поезда. Остановить поезд на благоприятном для подъезда пожарной машин участка.

6.2. При пожаре в вагоне с опасными грузами остановить поезд в таком месте, чтобы в случае взрыва в горящем вагоне уберечь людей и животных от гибели или отравления, а станционные, складские и другие здания, мосты, находящийся на путях подвижной состав от повреждений и пожара.

6.3. Подавать сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких).

В грузовом поезде:

6.4. Уточнить вагон, в котором обнаружен пожар, передать диспетчеру, дежурному по станции наименование груза в горящем и рядом стоящих вагонах, а при наличии опасного груза его количество, номер аварийной карточки и размеры горячей зоны.

6.5. Расцепить состав и отвести горящий вагон на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, и действовать в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающего лица.

6.6. После остановки поезда принять меры к его удержанию на месте. В случаях расцепления вагонов произвести их закрепление и только после отвода горящих вагонов от состава сделать заявку о необходимости снятия напряжения в контактной сети.

В отдельном случае:

6.7. Когда обнаружен пожар в грузовом поезде на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь) или когда потушить пожар имеющимися средствами не представляется возможным, убедиться по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов, 1-3 классов и по согласованию с поездным диспетчером продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре и роде горящего груза ему и дежурному по станции, на которую следует поезд.

6.8. Машинист не останавливает поезд с горящими вагонами независимо от рода груза на:

- железнодорожных мостах и тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных и тяговых подстанций, газовых и нефтяных трубопроводов, деревянных строений, а также в местах создающих угрозу быстрого распространения огня, препятствующих организации тушения пожара и эвакуации пассажиров;

- электрифицированных линиях железных дорог под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками, а также на сопряжениях анкерных участков.

Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве

Обязанности машиниста:

6.9. По радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся, выборе места остановки; Сообщить о необходимости вызова пожарной команды к месту остановки поезда.

6.10. Подавать сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких);

6.11. Если позволяют обстоятельства, не дожидаясь остановки поезда, направить помощника на тушение пожара.

6.12. Потребовать снятия напряжения в контактной сети на участке, где будет остановлен поезд.

6.12. После остановки поезда принять меры к его удержанию на месте;

6.13. При необходимости отцепить локомотив от состава (предварительно закрепив его всеми возможными способами) и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 м.

6.14. Привести локомотив в нерабочее состояние.

6.15. Приступить вместе с помощником машиниста к тушению пожара, используя имеющиеся в наличии средства пожаротушения.

6.16. При пожаре на крыше локомотива, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции.

7. Порядок действий при получении информации о неисправности в составе поезда

Обязанности машиниста:

7.1. Получив информацию от дежурного по станции, поездного диспетчера, машинистов поездов или других работников железной дороги об отклонениях от нормального технического состояния поезда (посторонний стук в составе поезда, биение деталей вагона о верхнее строение пути, развал груза, задымление, искрение и т.д.), остановить поезд служебным торможением.

7.2. По радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда об остановке на перегоне с указанием причины.

7.3. После остановки поезда направить помощника машиниста для осмотра состава поезда.

7.4. После доклада помощника машиниста сообщить дополнительные данные об обнаруженной неисправности дежурному по станции, поездному диспетчеру.

7.5. Далее действовать по обстановке, согласуя свои действия с дежурным по станции, поездным диспетчером. Поезд с перегона выводится до ближайшей станции с особой бдительностью и скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

7.6. На станции, при невозможности устранить неисправность, подвижную единицу отцепить.

Обязанности помощника машиниста:

7.7. Принять необходимые меры к быстрейшему устранению неисправности.

Порядок действий в случае обнаружения повреждений на колесных парах

Обязанности машиниста:

7.8. В случае получения сообщения о том, что в составе поезда следует вагон с характерным стуком, обнаружения в пути следования искрения при отпущенных тормозах (вагон идущий юзом), ползуна, выбоины остановить поезд служебным торможением в месте благоприятном для осмотра или на станции для проверки состава с целью выявления и устранения неисправности.

После остановки поезда:

7.9. Направить помощника машиниста для осмотра состава поезда и выяснения характера повреждения.

7.10. После получения информации от помощника машиниста по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о причинах остановки.

Для выявления вагона с поврежденными колесными парами протянуть состав (скорость протягивания 5-10 км/час).

Обязанности помощника машиниста:

7.11. При протяжке состава находиться на обочине пути. После определения вагона с неисправными колесными парами проверить, имеются ли надписи на кузове вагона о величине ползуна на колесной паре и осмотреть поверхности катания колес. Для осмотра всей поверхности катания, дать команду машинисту на протяжку состава. При необходимости, таким же порядком произвести осмотр состава с другой стороны поезда.

7.12. Осмотреть состояние тормозной рычажной передачи на предмет не отпуска тормоза указанного вагона. При необходимости выключить воздухораспределитель и отпустить тормоз вручную, у пассажирского вагона убедиться в полном выпуске

воздуха из запасного резервуара (у вагона с тормозом западноевропейского типа дополнительно выпустить воздух из рабочей камеры).

Обязанности машиниста:

7.13. О результате осмотра доложить поездному диспетчеру, дежурному по станции и действовать в соответствии с их указаниями. Если при осмотре поезда неисправность не выявлена, вести поезд со скоростью не более 20 км/час до ближайшей станции, где произвести повторный осмотр.

7.14. При выключении тормоза сделать соответствующую отметку в справке формы ВУ-45.

7.15. Соблюдать установленный порядок следования при обнаружении ползуна на колесной паре вагона, локомотива.

7.16. Заказать контрольную проверку тормозов. После вывода поезда с перегона, на станции, согласованной с ДНЦ, произвести контрольную проверку тормозов.

7.17. На остановках в пути следования глубина ползуна определяется по его длине.

Порядок действий при обнаружении в пути следования проворота бандажа колесной пары локомотива:

7.18. Осмотреть колесную пару и определить, есть ли ослабление бандажа на ободе колесного центра. Если бандаж не ослаблен, проверить состояние стопорного кольца.

7.19. При ослабленном бандаже или стопорном кольце более установленных норм заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда. После прибытия вспомогательного локомотива выключить тяговый электродвигатель, тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч.

7.20. При устоявшемся провороте бандажа колесной пары без признаков ослабления бандажа и стопорного кольца, на данной колесной паре:

- отключить ТЭД;
- исключить действие тормозов;
- поставить новую метку;
- установить особый контроль за техническим состоянием данной колесной пары.

Довести поезд до конечной станции.

7.21. При обнаружении повторного проворота бандажа в пути следования, отцепить локомотив от грузового поезда и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч с выключенным тяговым электродвигателем и тормозным цилиндром неисправной колесной пары. При следовании с пассажирским поездом затребовать вспомогательный локомотив с хвоста поезда. После прибытия вспомогательного локомотива выключить тяговый электродвигатель и тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч.

7.22. Об обнаруженном провороте бандажа сделать запись в журнале технического состояния локомотива.

8. Порядок действий в случае саморасцепа в поезде

Обязанности машиниста:

8.1. По радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали, включив в сообщение информацию о том, что о состоянии поезда и габарите по соседнему пути информации нет.

8.2. Немедленно, не дожидаясь остановки поезда, включить на локомотиве два красных буферных фонаря. При появлении встречного поезда подавать сигналы кратковременным миганием прожектора, по радиосвязи вызвать машиниста встречного поезда и сообщить ему, что сведений о состоянии поезда и наличии габарита по соседнему пути нет.

8.3. После остановки поезда направить помощника машиниста для осмотра состава поезда.

Обязанности помощника машиниста:

8.4. При обнаружении саморасцепа в грузовом поезде проверить действие механизма автосцепок, состояние концевых рукавов разъединившихся вагонов. Доложить машинисту о техническом состоянии расцепившихся вагонов и о возможности соединения состава поезда, расстояние между разъединившимися частями поезда. При принятии решения о сцеплении состава, принять меры от ухода хвостовой части. После соединения расцепившихся частей поезда, проверить наличие хвостового сигнала и положение концевого рукава хвостового вагона, записать номер хвостового вагона и по возвращению на локомотив сверить данные с натурным листом и справкой формы ВУ-45.

8.5. При саморасцепе автосцепок в пассажирском поезде проверить действие механизма автосцепок, состояние концевых рукавов разъединившихся вагонов и при их исправности по согласованию с машинистом произвести сцепление вагонов. До сцепления принять меры от ухода хвостовой части.

Обязанности машиниста:

8.6. После получения информации от помощника машиниста, по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, о саморасцепе с указанием расстояния между разъединившимися частями поезда и согласовать с ними порядок действий.

8.7. Если соединить состав поезда невозможно, затребовать вспомогательный локомотив в хвост поезда.

8.8. Если разъединенные части поезда невозможно соединить в течение 20 минут, дать указание помощнику машиниста произвести закрепление отцепившейся части поезда тормозными башмаками и ручными тормозами согласно норм закрепления.

8.9. Произвести соединение поезда. Скорость осаживания головной части поезда не должна превышать 3 км/ч.

8.10. Поврежденные тормозные рукава заменить запасными, а в случае их отсутствия, снять с хвостового вагона или переднего бруса локомотива.

8.11. В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью использовать локомотив сзади идущего поезда.

8.12. После сцепления состава выполнить сокращенное опробование тормозов по действию тормозов двух хвостовых вагонов.

9. Порядок действий в случае обрыва автосцепки

Обязанности машиниста:

9.1. По радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде - начальнику поезда об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали, включив в сообщение информацию о том, что о состоянии поезда и габарите по соседнему пути информации нет.

9.2. Немедленно, не дожидаясь остановки поезда, включить на локомотиве два красных буферных фонаря, при появлении встречного поезда подавать сигналы кратковременным миганием прожектора, вызвать машиниста встречного поезда и по радиосвязи сообщить ему, что сведений о состоянии поезда и наличии габарита по соседнему пути нет.

9.3. После остановки поезда направить помощника машиниста для осмотра состава поезда.

Обязанности помощника машиниста:

9.4. Сообщить машинисту о результатах осмотра состава, наличии (отсутствии) схода вагонов и габарита по соседнему пути, месте обрыва по поезду (счет вагонов с головы состава), типе подвижного состава.

9.5. При выводе части поезда с перегона оградить хвостовой вагон выводимой части поезда развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны, а ночью желтым огнем фонаря.

9.6. Записать номера хвостовых вагонов оставшейся части поезда и выводимой.

9.7. Установленным порядком закрепить оставляемую часть поезда.

Обязанности машиниста:

9.8. После получения информации от помощника машиниста, по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, об обрыве автосцепки с указанием на каком профиле пути стоит отцепившаяся часть состава, при какой скорости и режиме ведения поезда это произошло, расстояние между разъединившимися частями поезда и согласовать с ними порядок дальнейших действий.

9.9. Согласовать с поездным диспетчером порядок вывода состава на станцию по частям (по приказу поездного диспетчера). При необходимости заказать вспомогательный локомотив.

9.10. Одновременно направить помощника машиниста для закрепления отцепившейся части поезда тормозными башмаками и ручными тормозами, согласно нормативов, указанных поездным диспетчером.

9.11. При выводе поезда с перегона по частям произвести сокращенное опробование тормозов по 2-м хвостовым вагонам.

9.12. Затребовать контрольную проверку тормозов на станции.

10. Порядок действий при вынужденной остановке поезда по причине неисправности локомотива

Обязанности машиниста:

10.1. При отказе на локомотиве тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения неисправности на станции, запрещается отправляться на перегон.

10.2. В зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки:

- остановить поезд по возможности на станции, площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;
- привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива на максимально допустимое давление при полном торможении;
- при необходимости набрать воздух в запасный резервуар токоприемника;
- немедленно объявить по радиосвязи о причинах остановки машинистам локомотивов, следующих по перегону, поездному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающих перегон, а так же начальнику пассажирского поезда, ответственному руководителю работ в хозяйственном поезде.

С момента указания времени остановки начинается 10 минутный отсчет времени для определения возникшей неисправности.

10.3. После получения подтверждающего ответа об услышанной информации от одного из дежурных по станции, приступить к работам по устранению возникшей неисправности.

10.4. Принять все необходимые меры к быстрейшему устранению неисправности.

10.5. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после остановки поезда, через дежурного ближайшей станции, поездного

диспетчера затребовать вспомогательный локомотив с указанием на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования.

10.6. После получения от поездного диспетчера информации, с какой из ограничивающих перегон станций будет оказана помощь и на какую станцию будет выводиться поезд, приступить к более детальному осмотру локомотива для устранения неисправности.

10.7. Если неисправность устранена до прибытия вспомогательного локомотива, доложить поездному диспетчеру о возможности дальнейшего следования. Возобновить движение поезда разрешено только после получения регистрируемого распоряжения поездного диспетчера и согласования с ним порядка дальнейшего следования.

После прибытия вспомогательного локомотива и устранения препятствия для движения поезда, возобновить движение поезда разрешено только после доклада дежурному по станции о возможности дальнейшего следования. Порядок дальнейшего следования устанавливается поездным диспетчером.

10.8. Если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, принять меры к закреплению поезда, используя тормозные башмаки и ручные тормоза. Подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителями работ в хозяйственном поезде).

10.9. Обо всех неисправностях локомотива, выявленных при его эксплуатации, произвести запись в журнале технического состояния локомотива.

Обязанности помощника машиниста:

10.10. По указанию машиниста в соответствии с порядком, установленным на дороге, закрепить поезд имеющимися на локомотиве тормозными башмаками, а при их недостатке, кроме этого, ручными тормозами вагонов.

11. Порядок действий в случае, если автоматические устройства контроля технического состояния подвижного состава указывают на наличие в поезде гремящей буксы

В случае срабатывания автоматических устройств контроля технического состояния подвижного состава на сопредельных участках других железнодорожных администраций, локомотивная бригада обязана соблюдать порядок, установленный Администрацией конкретной железной дороги, который может отличаться от нижеизложенного.

Обязанности машиниста:

11.1. Напольные устройства "Средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда" проследовать со скоростью не менее 10 км/час.

11.2. При появлении на сигнальном указателе перегрева букс светящихся полос прозрачно белого цвета и получении сообщения о наличии в поезде показаний нагрева "Тревога-1", служебным торможением принять меры к снижению скорости до 20 км час и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на станцию. На станции поезд остановить.

После остановки поезда на станции произвести его осмотр. Если определено, что указанный нагрев не связан с неисправностью буксы и причина нагрева установлена и устранена, разрешается продолжать движение с установленной скоростью.

Если обнаружен нагрев буксы и причину нагрева устранить невозможно, по согласованию с дежурным по станции отцепить неисправную подвижную единицу.

11.3. При появлении на сигнальном указателе перегрева букс светящихся полос прозрачно белого цвета и получении сообщения о наличии в поезде показаний нагрева "Тревога-2", применяя служебное торможение, остановить поезд на перегоне с расчетом, чтобы последний вагон поезда проследовал путевые устройства контрольных

средств. В установленном порядке осмотреть подвижной состав. Если обнаружен нагрев буксы, поезд выводится с перегона со скоростью соответствующей техническому состоянию буксы, но не более 10 км/час. При необходимости, для выяснения возможности дальнейшего движения поезда, вызвать работников ПТО вагонов или запросить их консультацию.

Если нагрев не подтвердился, вывести поезд с перегона на станцию для повторного осмотра со скоростью не более 50 км/час.

11.4. Во всех случаях указанную подвижную единицу необходимо осмотреть не позднее 20 минут после остановки поезда. В случае, когда на станции нет работников вагонного хозяйства или поезд остановлен на перегоне, осмотреть состав, а при остановке пассажирского поезда - совместно с начальником поезда.

11.5. Получив доклад о нагреве узлов локомотива, их проверку производит лично машинист. О результатах проверки сделать соответствующую запись в журнале технического состояния локомотива.

11.6. О результатах каждого осмотра и принятом решении докладывать по поездной радиосвязи, а при ее неисправности другими доступными средствами связи или через машинистов встречных поездов дежурному по станции, поезвному диспетчеру.

12. Порядок действий по системе "Толчок в пути"

Обязанности машиниста:

12.1. Почувствовав боковой или вертикальный толчок, резкий удар или визуально видя неисправность пути, из-за которой может произойти сход подвижного состава с рельс, немедленно остановить поезд, при необходимости применить экстренное торможение.

12.2. По радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о причинах остановки, доложив при этом характер выявленной неисправности, километр, пикет, время и скорость при которой она выявлена.

12.3. Получить подтверждение о том, что информация о толчке воспринята машинистом локомотива вслед идущего поезда и дежурными по станциям, ограничивающим перегон.

12.4. После остановки поезда тщательно осмотреть экипажную часть подвижного состава и состояние опасного участка пути. При отсутствии неисправности механической части подвижного состава и неисправности пути под составом, после доклада дежурному по станции, поезвному диспетчеру об осмотре и отсутствии замечаний, продолжить движение с таким расчетом, чтобы проследовать опасное место всем составом со скоростью не более 20 км/час, далее следовать с установленной скоростью.

12.5. В случае возникновения препятствия по соседнему пути произвести ограждение места препятствия.

12.6. При обнаружении неисправности пути, угрожающей безопасности движения поездов, возобновить движение разрешается только после устранения этой неисправности со скоростью, указанной бригаиром или мастером пути и записанной в специальном бланке предупреждения на поезд (формы ДУ-61).

Обязанности машиниста вслед идущего поезда:

12.7. Получив информацию о толчке от машиниста впереди идущего поезда, остановить поезд возле указанного места препятствия.

12.8. Убедившись в исправности железнодорожного пути, проследовать указанное место опасного участка пути всем составом со скоростью обеспечивающей безопасность движения, но не более 20 км /час.

13. Порядок действий при неисправности приборов безопасности

Обязанности машиниста:

13.1. В случае возникновения неисправности АЛСН, КЛУБ, ЕКС и невозможности восстановления их действия получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на следование поезда с неисправными устройствами безопасности.

13.2. При наличии сообщения от поездного диспетчера о свободности межстанционного перегона максимальная скорость движения должна быть не более 100 км/час для пассажирских и не более 70 км/час для грузовых поездов.

13.3. При отсутствии сообщения от поездного диспетчера о свободности межстанционного перегона максимальная скорость движения при зеленом огне путевого светофора должна быть не более 80 км/час для пассажирских и не более 50 км/час для грузовых поездов.

13.4. Светофор с желтым огнем (двумя желтыми огнями) разрешается проследовать со скоростью не более 40 км/час.

13.5. При следовании по участку машинист обязан периодически проверять работоспособность приборов безопасности. Если их работоспособность восстановится, продолжить движение с включенными устройствами, сообщив об этом поездному диспетчеру.

13.6. По прибытию на конечный пункт следования доложить руководству депо о случае ведения поезда с неисправными приборами безопасности, а так же сделать об этом запись на оборотной стороне скоростемерной ленты и в журнале технического состояния локомотива.

Запрещается:

13.7. Отправляться со станции на перегон при отсутствии сообщения от поездного диспетчера о свободности межстанционного перегона.

13.8. Передавать управление локомотивом помощнику машиниста.

13.9. При следовании с поездом помощнику машиниста отлучаться из кабины управления.

14. Порядок действий при неисправности поездной радиосвязи или выявлении зоны неуверенного приема радиосвязи

Обязанности машиниста:

14.1. При выходе из строя радиостанции КВ или УКВ диапазона, доложить об этом поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон. После согласования с диспетчером порядка дальнейшего следования, следовать по приказу поездного диспетчера до ближайшего основного или оборотного депо.

14.2. При выходе из строя радиостанции КВ диапазона в ведущей кабине, попытаться восстановить связь из ведомой кабины. При наличии на локомотиве радиостанции УКВ диапазона установить связь с дежурным по станции в УКВ диапазоне.

14.3. На участках с диспетчерской централизацией при выходе из строя поездной радиостанции КВ диапазона довести поезд до ближайшей станции и доложить об этом поездному диспетчеру и получить приказ на дальнейшее следование.

14.4. При выходе из строя радиостанции на локомотиве и остановке на перегоне, для доставки сообщения дежурному по станции разрешается использовать мобильный телефон, автотранспорт, поездной локомотив и т.д.

При выявлении зоны неуверенного приема радиосвязи

Обязанности машиниста:

14.5. При выявлении зоны неуверенного приема радиосвязи, сообщить об этом поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон.

14.6. При вынужденной остановке поезда на перегоне в зоне неуверенного приема радиосвязи передать сообщение поездному диспетчеру, дежурным по станциям через машинистов поездов, находящихся на данном перегоне, или с телефона релейного шкафа при автоблокировке, с указанием километра и пикета остановки головы поезда.

15. Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде

Обязанности машиниста:

15.1. При получении устного сообщения запомнить внешние признаки заявителя, а также сведения о месте взрыва или заложения взрывного устройства и время его срабатывания.

15.2. Полученную информацию немедленно передать поездному диспетчеру, дежурному по ближайшей станции.

15.3. При следовании с грузовым поездом, по согласованию с поездным диспетчером, дежурным по ближайшей станции принять меры к снижению скорости до 40 км/ч и следовать до станции, указанной поездным диспетчером.

15.4. При следовании с пассажирским поездом сообщить об этом начальнику поезда. При невозможности вызова начальника пассажирского поезда по радиосвязи, остановить поезд и передать полученную информацию проводнику первого вагона. Далее следовать до станции указанной поездным диспетчером со скоростью не более 25 км/ч.

15.5. По прибытию на станцию остановить поезд в месте, указанном дежурным по станции и далее руководствоваться его указаниями.

15.6. Принять участие в эвакуации пассажиров.

16. Порядок действий помощника машиниста в случае потери машинистом способности управлять локомотивом

16.1. О случившемся по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде - начальнику поезда.

16.2. Исходя из местных условий, согласовать порядок дальнейших действий с поездным диспетчером.

16.3. При наличии свидетельства на право управления локомотивом, по согласованию с поездным диспетчером разрешается довести поезд без остановки до ближайшей станции со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

16.4. Не имея право управления локомотивом, остановить поезд экстренным торможением. После остановки поезда зафиксировать рукоятку крана вспомогательного тормоза локомотива в последнем тормозном положении и принять меры к закреплению состава от ухода.

16.5. Оказать первую медицинскую помощь машинисту.

16.6. Далее действовать согласно указанию поездного диспетчера, дежурного по станции.

17. Порядок действий при наезде на человека или столкновении с автотранспортным средством

17.1. Если на железнодорожном пути, который входит в маршрут движения поезда, находится человек или автотранспортное средство:

- локомотивная бригада обязана подавать оповестительный сигнал до того момента, пока человек или автотранспортное средство не покинет опасную зону;

- машинист обязан применить экстренное торможение в случае возникновения угрозы наезда или столкновения (человек не реагирует на подаваемые звуковые сигналы, автотранспортное средство не покидает опасную зону).

17.2. При наезде на человека

Обязанности машиниста:

- о причинах остановки по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурному по станции и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда;
- направить помощника машиниста на место происшествия;
- после получения информации от помощника машиниста о положении на месте происшествия, дальнейшие действия согласовать с поездным диспетчером (в случае остановки поезда на перегоне) или с начальником станции (дежурным по станции) (в случае остановки поезда в пределах станции) *;
- при необходимости, через дежурного по станции вызвать скорую помощь или, в зависимости от обстоятельств, доставить пострадавшего до станции в вагоне пассажирского поезда или на локомотиве грузового поезда *.

Обязанности помощника машиниста:

- определить состояние пострадавшего *;
- в случае, если пострадавший жив, оказать первую медицинскую помощь*;
- в случае смертельного исхода, тело пострадавшего вынести за габарит подвижного состава и доложить машинисту о принятых мерах *.

17.3. При столкновении с автотранспортным средством

Обязанности машиниста:

- о причинах остановки по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурному по станции и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда;
- после осмотра места происшествия дополнительно сообщить о наличии пострадавших, необходимости вызова скорой помощи. При необходимости оказать первую помощь *. По возможности записать государственный номер автотранспорта, адрес и телефон организации, к которой относится автотранспорт, и указать эти данные в рапорте *;
- осмотреть локомотив и по возможности устранить неисправности. При невозможности устранения, сообщить об этом поездному диспетчеру, дежурному по станции;
- при невозможности дальнейшего следования, затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд (если в этом есть необходимость);
- согласовать с поездным диспетчером (дежурным по станции) порядок дальнейших действий в случае, если имеются пострадавшие, жертвы или нарушен габарит, *.

Примечание: * - указанные действия не производятся, если они противоречат порядку, установленному на сопредельной железнодорожной администрации в соответствии с внутренним законодательством государства.

18. Порядок действий при неисправности контактной сети или повреждении токоприемников

Обязанности машиниста:

18.1. В случае повреждения токоприемника или контактной сети остановить поезд экстренным торможением.

18.2. Одновременно отключить на локомотиве силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирских поездов, опустить токоприемники.

18.3. По радиосвязи сообщить поезвному диспетчеру, дежурному ближайшей станции и машинисту вслед идущего поезда, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся. Получить подтверждение от машиниста вслед идущего поезда о принятой информации.

В сообщении указать место остановки, характер повреждения (отказа) и его последствия, предполагаемую или уже известную причину повреждения (отказа). Возможен ли проход подвижного состава с опущенными токоприемниками или нет, согласованный с ДНЦ порядок дальнейших действий.

Если повреждение контактной сети позволяет движение электроподвижного состава (далее - ЭПС) с опущенными токоприемниками, сообщить об этом поезвному диспетчеру, указав километр, пикет и номер опор начала и конца поврежденного участка контактной сети.

18.4. Если обнаружено повреждение контактной сети впереди по пути следования поезда, не позволяющее проследовать поврежденный участок с поднятыми или опущенными токоприемниками, принять меры к экстренной остановке поезда, опусканию токоприемников и закреплению состава поезда.

После остановки поезда:

18.5. Путем прохода вдоль локомотива без подъема на крышу визуально проверить состояние токоприемников и устройств контактной сети. О результатах осмотра доложить дежурному по ближайшей станции.

18.6. Если поврежденный токоприемник находится в пределах габарита и в пути следования не может коснуться контактного провода и крыши ЭПС, по согласованию с поездным диспетчером продолжить движение на исправных токоприемниках, предварительно отключив поврежденный токоприемник от силовой цепи.

18.7. Если нет угрозы безопасности движения поездов и нет необходимости увязки токоприемника, по согласованию с поездным диспетчером довести поезд до ближайшей станции.

18.8. Если есть необходимость увязки токоприемника, через дежурного по станции получить уведомление о снятии напряжения с контактной сети на месте повреждения и вызвать работников энергоучастка.

18.9. После снятия напряжения и заземления контактной сети с двух сторон от места производства работ совместно с работником энергоучастка увязать токоприемники.

18.10. По окончании осмотра и увязки токоприемников, в присутствии работников энергоучастка получить уведомление о подаче напряжения. Довести поезд до станции назначения или пункта смены локомотива.

18.11. Вызвать вспомогательный локомотив, если число рабочих токоприемников ЭПС при отключении от силовой цепи поврежденных токоприемников не будет соответствовать инструкции о порядке использования токоприемников ЭПС при различных условиях эксплуатации.

Обязанности машиниста сзади идущего поезда:

18.12. если позволяет обстановка, по согласованию с поездным диспетчером проследовать указанный участок контактной сети с опущенными токоприемниками и сообщить о неисправности вслед идущему поезду и дежурному по станции.

18.13. Если по условиям профиля пути невозможно проследовать место повреждения контактной сети с опущенными токоприемниками, остановить поезд, сообщить по радиосвязи дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинисту сзади идущего поезда о причине остановки.

18.14. При отсутствии напряжения в контактной сети после остановки, принять меры к закреплению состава, набрать воздух в запасный резервуар токоприемника.

19. Порядок действий при срабатывании УКСПС, повреждении контрольной планки нижнего габарита

Порядок действий локомотивной бригады при срабатывании УКСПС.

Обязанности машиниста:

19.1. При переключении предвходного светофора на менее разрешающее показание, входного светофора на запрещающее показание, при внезапном появлении на проходном светофоре красного огня, а на локомотивном светофоре - красного с желтым или белого огня в случае приближения к огражденному УКСПС искусственному сооружению на перегоне, при получении сообщения от дежурного по станции о срабатывании УКСПС, а также, если машинист поезда при проследовании светофора, у которого установлено УКСПС, обнаружит переключение предупредительного светофора на более запрещающее показание и перекрытие входного светофора на запрещающее показание, но сообщения от дежурного по станции или поездного диспетчера по радиосвязи не получено:

19.2. Немедленно принять меры к экстренной остановке поезда.

19.3. По радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся с указанием места остановки и принимаемых мерах по выяснению причины срабатывания УКСПС.

19.4. Не дожидаясь остановки поезда включить на локомотиве два красных буферных фонаря, при появлении встречного поезда подавать сигналы кратковременным миганием прожектора, вызвать машиниста встречного поезда и по радиосвязи сообщить ему, что сведений о состоянии поезда и наличии габарита по соседнему пути нет. Подавать сигнал общей тревоги.

19.5. После остановки поезда направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар подвижного состава.

19.6. О результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, сообщить дежурному по станции или поездному диспетчеру.

19.7. Если неисправность в поезде не обнаружена, по согласованию с поездным диспетчером, установленным порядком ввести поезд на станцию со скоростью не более 20 км/час.

19.8. С дежурным по станции и поездным диспетчером согласовать порядок осмотра поезда на ходу. При отсутствии замечаний по указанию поездного диспетчера дальнейшее движение осуществлять с установленной скоростью до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов.

Обязанности помощника машиниста:

19.9. Осмотреть поезд с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших вагонов.

19.10. Обнаружив сход или волочение деталей подвижного состава, выяснить состояние подвижного состава, наличие или отсутствие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию машинисту.

19.11. После осмотра поезда по возможности произвести осмотр датчиков УКСПС на наличие повреждений, следов удара и т.д.

Меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения поездов принимает поездной диспетчер.

Обязанности машиниста поезда встречного направления:

19.12. Получив по радиосвязи информацию от машиниста, под составом которого сработало УКСПС, или дежурного по станции сообщение об остановке поезда на соседнем пути, снизить скорость до 20 км/час и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования стоящего на соседнем пути поезда и отсутствия препятствия для движения, сообщить об этом дежурному по станции и далее вести поезд по показаниям светофоров.

Порядок действий при повреждении контрольной планки нижнего габарита

Обязанности машиниста:

19.13. При получении от дежурной по переезду, дежурного по станции информации о повреждении контрольной планки нижнего габарита применить служебное торможение и остановить поезд.

19.14. Одновременно по радиосвязи сообщить машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда о случившемся, с указанием места остановки и о принимаемых мерах по выяснению причины повреждения контрольной планки нижнего габарита.

19.15. Не дожидаясь остановки поезда включить на локомотиве два красных буферных фонаря, при появлении встречного поезда подавать сигналы кратковременным миганием прожектора, вызвать машиниста встречного поезда и по радиосвязи сообщить, что сведений о состоянии поезда и наличии габарита по соседнему пути нет.

19.16. Направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или схода подвижного состава.

Обязанности помощника машиниста:

19.17. В первую очередь осмотреть локомотив.

19.18. В пассажирском поезде осмотр состава производить совместно с бригадиром поезда.

19.19. Если при осмотре состава выявлена причина повреждения планки нижнего габарита и неисправность можно устранить, попытаться устранить неисправность, если нет, запросить помощь.

19.20. О результатах осмотра, принятых мерах и возможности дальнейшего следования через дежурного по переезду доложить дежурному по станции, машинисту.

Обязанности машиниста остановившегося поезда:

19.21. Если неисправность не обнаружена, по указанию поездного диспетчера следовать до ближайшей станции с установленной скоростью.

19.22. Ввод грузового поезда на станцию осуществлять со скоростью не более 20 км/ч. На станции потребовать осмотра состава работникам вагонного хозяйства, а при их отсутствии, осмотреть состав лично.

При следовании с пассажирским поездом проследовать станцию со скоростью не более 20 км/час и при отсутствии замечаний, далее следовать с установленной скоростью.

Обязанности машиниста поезда встречного направления:

19.23. Получив по радиосвязи от машиниста, под составом которого обнаружено повреждение контрольной планки нижнего габарита или дежурного по станции сообщение об остановке поезда на соседнем пути, снизить скорость до 20 км/час и проследовать стоящий поезд с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования, стоящего на соседнем пути поезда и отсутствия препятствия для движения сообщить об

этом дежурному по станции и вести далее поезд по показаниям светофоров с установленной скоростью.

20. Порядок действия при сбое кодов АЛСН

Обязанности машиниста:

20.1. В случае внезапного появления на локомотивном светофоре "белого" огня при движении на перегоне или по станционным путям, оборудованным путевыми устройствами АЛСН, вести поезд до первого путевого светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и скоростью, обеспечивающей возможность своевременной остановки, если на пути окажется препятствие для дальнейшего движения, но не более 40 км/ч, сделав при этом запись в журнале технического состояния локомотива. В дальнейшем руководствоваться показаниями путевых светофоров и следовать установленным порядком по приказу ДНЦ.

20.2. В случае внезапного появления на локомотивном светофоре "КЖ" огня и машинист не видит показание впереди стоящего светофора:

- принять меры к снижению скорости и вести поезд с особой бдительностью, которая обеспечит безопасность движения и остановку поезда перед возможными препятствиями или светофором с запрещающим показанием.

20.3. При сбое кодов АЛСН в пути следования сообщить по радиосвязи дежурному ближайшей станции или поездному диспетчеру о сбое в работе АЛСН, при этом указав:

- номер сигнальной точки;
- километр, пикет;
- литер сигнала или участок пути в пределах станции;
- номер поезда, номер локомотива;
- депо приписки локомотива;
- скорость поезда;
- показание локомотивного светофора в момент сбоя кодов;
- характер сбоя (кратковременный, повторяющийся, длительный);
- свою фамилию.

20.4. После поездки на обратной стороне скоростемерной ленты и в журнале технического состояния локомотива сделать запись о сбое кода АЛСН с указанием:

- показания локомотивного светофора предшествовавшего сбою;
- номера сигнальной точки;
- километра и пикета для перегона или участка пути и литеры светофора для станции;
- характера сбоя;
- фамилии и должность лица, которому передана информация о сбое кодов и время передачи информации.

3 РАЗДЕЛ

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение N1

Порядок осмотра вагонов локомотивной бригадой, если устройства контроля технического состояния подвижного состава указали на наличие в поезде греющейся буксы

1. Степень нагрева конкретной зарегистрированной буксы оценивать в сравнении с температурой корпусов других букс этого же вагона или соседних, по возможности оценивают температуру с помощью бесконтактных электронных термометров.

При определении нагрева букс машинист (помощник машиниста) одновременно проверяет на ощупь тыльной стороны кисти руки температуру нагрева поверхностей катания колес и проводит их визуальный осмотр с целью выявления ползунов, наваров, цветов побежалости из-за заторможенности колесных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), а также отсутствие волочения деталей вагона. При осмотре буксового узла обратить внимание на:

- наличие свежего выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;
- состояние смотровой и крепительной крышек, возможное ослабление болтов их крепления;
- свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы, наличие запаха разогретой смазки;
- смещение (сползание) корпуса буксы относительно лабиринтного кольца или в сравнении с соседней буксой;
- перекося буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележки, перекося боковины;
- состояние привода генератора (ослабление и отсутствие текстропных ремней, крепление шкива, ослабление торцового крепления гайкой М - 110);
- остаточный нагрев дисков колесных пар, подступичной части, тормозных колодок, течь горячей воды с титана, вагона - ресторана, фановых труб пассажирских вагонов;
- возможность прямого попадания прямых, отраженных солнечных лучей в напольные камеры приборов ДИСК, КТСМ (платформы без пола, фитинговые платформы, цистерны, зерновозы, специализированный подвижной состав).

2. Обнаружив признаки неисправностей в тормозной системе (колодки прижаты к колесным парам, нагрев колесных пар) машинист руководствуется действующей Инструкцией по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог.

3. При обнаружении неисправности в пассажирском поезде, совместно с начальником поезда машинист производит осмотр буксовых узлов, приводов, тормозных устройств, а также исправность системы контроля перегрева букс вагонов. Начальник поезда после осмотра состава поезда и проверки узлов вагонов решает, могут ли они следовать в составе поезда, и производит запись об этом в рейсовом журнале.

Приложение N 2

Порядок следования при обнаружении ползуна (выбоины) на колесной паре вагона

Таблица N1

	Глубина ползуна, мм	Скорость следования, км/час	Порядок следования
Пассажирский вагон	от 1 до 2 мм	не свыше 100 км/час	Разрешается следовать до ближайшего ПТО имеющего средства для замены колесных пар
Грузовой вагон		не свыше 70 км/час	
Пассажирский или	от 2 до 6 мм	15 км/час	Разрешается следовать до
	от 6 до 12 мм	10 км/час	

грузовой вагон	более 12 мм	10 км/час,	ближайшей станции исключив возможность вращения колесной пары
----------------	-------------	------------	---

Порядок следования при обнаружении ползуна на колесной паре локомотива, моторного вагона МВПС

Таблица N2

Глубина ползуна, мм	Скорость следования, км/час	Порядок следования
от 1 до 2 мм	15 км/час	Разрешается следовать до ближайшей станции
от 2 до 4 мм	10 км/час	
более 4 мм	10 км/час, исключив возможность вращения колесной пары	

При отсутствии шаблона на остановках в пути следования глубину ползуна определи по его длине с использованием данных указанных в табл. N3

Таблица N3

Глубина ползуна, мм	Длина ползуна, мм, на колесах диаметром, мм		
	диаметр 1250	диаметр 1050	диаметр 950
0,7	60	55	50
1,0	71	65	60
2,0	100	92	85
4,0	141	129	120
6,0	173	158	150
12,0	244	223	210

Приложение N 3

Порядок действия поездного диспетчера, дежурного по станции в случае сбоя в графике движения поездов

1. Поездной диспетчер при нарушении на участке графика движения поездов, что вызвало опоздания пассажирских поездов, сообщает дежурным по станциям порядок их пропуска.

Получив сообщение о пропуске такого поезда, поездной диспетчер намечает на графике время проследования по станциям участка и доводит его до дежурных по станциям и машиниста поезда.

2. Дежурный по станции при приеме опаздывающих более чем на 5 минут пассажирских поездов на станцию с остановкой, а также в случаях их задержки у входного, маршрутного или выходного сигнала с запрещающим показанием, при появлении поезда на первом участке приближения вызывает по радиосвязи машиниста и передает ему информацию о порядке приема, следования по станции и отправления поезда и убеждается в восприятии информации переданной машинисту поезда.

Дежурный по станции при необходимости доводит необходимые сведения о порядке пропуска пассажирского поезда до причастных работников станции, локомотивного и вагонного депо.

При приеме или пропуске пассажирского поезда дежурный по станции вызывает по радиосвязи машиниста поезда и сообщает ему путь приема и порядок следования по станции.

Приложение N 4

Порядок взаимодействия поездного диспетчера и дежурного по станции в случае, если поезд, следующий на станцию, потерял управления тормозами или ухода вагонов со станции на перегон

1. Дежурный по станции, получив сообщение о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, обязан:

1.1. В зависимости от поездной обстановки и при наличии свободного пути на станции незамедлительно приготовить маршрут приема поезда на свободный путь.

1.2. По согласованию с поездным диспетчером принять одно из следующих решений:

- организовать всеми возможными средствами остановку поезда (установка тормозных башмаков, использование локомотива и т.д.);

- в случае невозможности остановки поезда обеспечить его пропуск на следующий перегон, если на нем нет пассажирского поезда;

- направить поезд в улавливающий, предохранительный тупик или на другие пути, на которых возможна вероятность остановки поезда или снижения степени последующих тяжелых последствий.

2. В случае отсутствия свободных путей, улавливающих, предохранительных тупиков и подъездных путей, а так же невозможности остановки поезда с помощью тормозных башмаков или локомотива, направить поезд на один из путей, занятых подвижным составом, в котором нет вагонов с людьми, загруженных ВМ и другими опасными грузами. При этом используя все виды связи, информировать работников, находящихся на территории станции и, особенно, в зоне надвигающейся опасности, связанной с приемом неуправляемого поезда.

3. Независимо от возможности остановки поезда на перегоне действия работников на станции, куда следует неуправляемый поезд, аналогичны перечисленным.

4. Если на перегоне (или пути многопутного участка) оказался поезд встречного направления, то поездной диспетчер и дежурный по станции обязаны довести сложившуюся ситуацию до машиниста этого поезда любыми возможными способами.

Порядок взаимодействия в случае ухода вагонов со станции на перегон

1. Дежурный по станции, получив информацию об уходе вагонов, должен немедленно сообщать всем работникам, находящимся на путях, а последние принять меры к задержанию вагонов.

2. Если задержать ушедшие вагоны не удалось, то дежурный по станции обязана незамедлительно поставить в известность об этом поездного диспетчера, дежурного по соседней станции, и сообщать машинистам поездов, находящихся на перегоне.

3. Дежурный по станции в сторону которой ушли вагоны, получив сообщение должен приготовить маршрут для приема вагонов на наиболее безопасный путь (в предохранительный тупик, вытяжной путь, в направлении сбрасывающего устройства), приготовить тормозные башмаки для задержания вагонов, предупредить работников станции и дежурных по переездам. Не допускать выхода вагонов на путь, занятый пассажирским поездом, используя для этой цели все средства вплоть до отправления навстречу движущимся вагонам локомотива или локомотива с вагонами.

Порядок действий локомотивной бригады при осмотре состава

1. В пассажирском поезде для осмотра состава по заявке машиниста привлекается поездная бригада.

2. Машинист или помощник машиниста обязан:

- уходя для осмотра поезда, выписать номер хвостового вагона из справки формы ВУ-45;

- при осмотре поезда пройти вдоль состава с правой или левой стороны до хвостового вагона, продуть тормозную магистраль, убедиться в наличии хвостового сигнала, закрытого положения концевого крана, подвешивания рукава тормозной магистрали и сверить номер хвостового вагона;

- если срабатывание тормозов происходило в конце ликвидации сверхзарядного давления в тормозной магистрали, то наиболее вероятно неисправность воздухораспределителя усл. N 270-005. Проверить их на срабатывание при завышенном давлении в тормозной магистрали легкими ударами смотровым молотком по магистральной части и фланцам крышки;

- вызывающий самоторможение воздухораспределитель усл. N 483 определяют обстукиванием молотком клапана мягкости и магистральной части, легкими ударами смотровым молотком по фланцам крышки при завышенном давлении в тормозной магистрали. Сработавший от удара молотка воздухораспределитель - неисправен.

Одновременно, при проходе по составу поезда для обнаружения кратковременных утечек необходимо обстучать молотком тормозные рукава, концевые краны тормозной магистрали, подводящие трубки к воздухораспределителю, резьбовые соединения тормозной магистрали.

Если обнаружены неисправности, которые можно устранить подручными средствами, то их необходимо устранить.

При осмотре состава с собой необходимо взять сигнальные принадлежности, деревянные пробки, металлические клинья, уплотнительные кольца для концевого рукава, газовый ключ, носимую радиостанцию, в ночное время - фонарь.

При обнаружении неисправности в составе поезда:

1. Разъединенные тормозные рукава соединить, обратив особое внимание на наличие уплотнительных колец. Записать номера вагонов. По возможности, выяснить причину разъединения тормозных рукавов.

2. Если произошло повреждение тормозного рукава, заменить его запасным или снятым с локомотива или хвостового вагона.

3. При обрыве одной из подводящих трубок в соединении у двухкамерного резервуара:

- перекрыть разобщительный кран к воздухораспределителю;

- подводящую трубку увязать проволокой;

- при помощи отпускового клапана выпустить воздух из рабочей и золотниковой камер воздухораспределителя, убедиться в уходе штока тормозного цилиндра и отходе колодок от поверхности катания колес, после чего, еще раз проверить отсутствие воздуха в воздухораспределителе.

4. При обрыве подводящей трубки у тройника магистрали, заглушить отверстие деревянной пробкой.

5. При обрыве магистральной трубы, перекрыть концевые краны между поврежденной и целой частью поезда и, для принятия решения о выводе поезда с перегона на станцию с частично отключенной тормозной магистралью, доложить о случившемся поездному диспетчеру.
