



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 6 » февраля 2014 г.

Москва

№ 289р

**Об утверждении и введении в действие временной инструкции
по эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу
на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

В целях обеспечения безопасности движения поездов при эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу при выполнении работ на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД»:

1. Утвердить прилагаемую временную инструкцию по эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД».

2. Начальникам структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД»:

а) довести до сведения причастных работников временную инструкцию по эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

б) обеспечить в установленном порядке её изучение и проверку знаний.

3. Признать утратившим силу распоряжение ОАО «РЖД» от 30 мая 2011 г. № 1172р.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на вице-президента А.В. Целько.

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»



В.Н.Морозов

Исп. Кошелев Р.Ю., ЦДИМ
(499) 262-39-46

УТВЕРЖДЕНА

Распоряжением ОАО «РЖД»

«06» 02 2014 г. № 289р

**Временная инструкция
по эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу
на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

1. Общие положения

1.1. Настоящая временная инструкция устанавливает порядок эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее – Инструкция), а также порядок действий работников ОАО «РЖД» при их эксплуатации.

Съемные подвижные единицы на комбинированном ходу – грузовые, легковые автомобили, экскаваторы и другая техника на колесном или гусеничном ходу, на раме которых установлены металлические колеса (направляющие) для движения по рельсам железнодорожного пути, которые могут самостоятельно заезжать (съезжать) на железнодорожные пути и передвигаться по ним.

Настоящая инструкция разработана в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса РФ от 21.12.2010 № 286.

1.2. В настоящем Руководстве применяются следующие сокращения:

ТРА – техническо-распорядительный акт станции;

ШЧ – дистанция сигнализации, централизации и блокировки;

СЦБ – устройства сигнализации, централизации и блокировки;

ЧТО – частичное техническое освидетельствование;

ПТО – полное техническое освидетельствование;

ЕТО – ежесменное техническое обслуживание;

КТО – комиссионный технический осмотр;

ДСП – дежурный по железнодорожной станции;

ДНЦ – диспетчер поездной.

1.3. При эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу (далее – машина КХ) на железнодорожных путях общего и необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», должно обеспечиваться выполнение требований нормативных документов МПС России, Минтранса России и ОАО «РЖД» предъявляемых к съемным подвижным единицам.

1.4. Требования, изложенные в настоящей Инструкции, обязательны для выполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями

(далее – организации), а также работниками ОАО «РЖД», осуществляющими эксплуатацию машин КХ на инфраструктуре ОАО «РЖД».

1.5. Эксплуатация машин КХ на инфраструктуре ОАО «РЖД» должна осуществляться в соответствии с положениями настоящей Инструкции, на основании местных инструкций, разработанных с учетом конкретных условий эксплуатации и утверждаемых начальниками железных дорог (РКЦУ).

1.6. Чертежи узлов и деталей машин КХ и технические условия на их изготовление утверждаются компанией-изготовителем по согласованию со структурным подразделением ОАО «РЖД», осуществляющим эксплуатацию КХ (далее – заказчик). Вносить изменения в конструкцию основных узлов принятой в эксплуатацию машины КХ допускается только с разрешения компании-изготовителя и согласования заказчика.

1.7. Вновь построенная машина КХ до сдачи в эксплуатацию должна быть сертифицирована в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, испытана и принята от поставщика в порядке, установленном ОАО «РЖД».

Машина КХ прошедшая капитальный ремонт должна быть принята в порядке, установленном ОАО «РЖД».

1.8. Каждая съемная подвижная единица на комбинированном ходу должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи:

технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;

наименование организации – владельца эксплуатирующего машину КХ;

номер (государственный регистрационный знак);

табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;

идентификационные и приемочные номера на составных частях в местах, установленных нормативно-технической документацией;

конструкционную скорость для движения по железнодорожным путям;

число мест предназначенных для перевозки людей;

регистрационный номер, паспортную грузоподъемность и дату проведения следующего ЧТО и ПТО для машин КХ, оборудованных крановыми, экскаваторными установками и монтажными вышками.

Знаки и надписи на машинах КХ наносятся в соответствии с требованиями конструкторской документации.

1.9. Каждая машина КХ должна иметь:

формуляр (паспорт), составленный поставщиком или разработчиком конструкторской документации;

руководство по эксплуатации машины КХ или техническое описание и инструкцию по эксплуатации;

паспорта воздушных резервуаров, имеющихся на машинах КХ;

паспорта (формуляры) и инструкции по эксплуатации основных комплектующих изделий: силовой установки, гидропередачи, генератора и других изделий согласно ведомости эксплуатационных документов.

Формуляр и другая эксплуатационная документация, включая документацию установленных на машинах КХ комплектующих изделий, должны храниться у лица, ответственного за его эксплуатацию и содержание в исправном состоянии. Руководство или инструкция по эксплуатации должны находиться у водителя машины КХ.

1.10. Формуляр, а также паспорта установленных на машине КХ комплектующих изделий должны регулярно заполняться лицом, ответственным за эксплуатацию данной машины, в соответствии с имеющимися в них разделами и пунктами.

1.11. На каждой находящейся в эксплуатации машине КХ должны быть:
журнал технического обслуживания и учета работы подвижной единицы формы ТУ-152;

акт последнего комиссионного технического осмотра;

журнал учета работы на железнодорожном пути (приложение);

основные запчасти согласно ведомости эксплуатационной документации;

два огнетушителя;

сигнальные приборы и принадлежности: два духовых рожка, два комплекта сигнальных флагов (красного и желтого цветов), два ручных сигнальных фонаря, петарды (12 шт.);

аптечка с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи;

два тормозных башмака или два противооткатных устройства для машин КХ.

1.12. Для движения по железнодорожным путям машина КХ должна быть оборудована:

устройством для движения по рельсам железнодорожного пути;

штатным шунтирующим устройством;

временным шунтирующим устройством;

жестким сцепным устройством, для сцепления с транспортным средством железнодорожного транспорта;

двумя носимыми радиостанциями;

в зависимости от участка обращения двухдиапазонной или трехдиапазонной локомотивной радиостанцией для связи с ДНЦ, ДСП, машинистами поездов и дежурными по переездам, телефоном перегонной связи;

проблесковым маячком желтого цвета;

локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться устройствами безопасности для машин КХ.

Съемная подвижная единица на комбинированном ходу должна обеспечивать надежное шунтирование рельсовых цепей. Сопротивление шунтирующего устройства не должно превышать 0,01 Ом. Проверка штатного и временного шунтирующих устройств должна проводиться один раз в три месяца с отметкой их работоспособности в журнале технического обслуживания и учета работы подвижной единицы формы ТУ-152 с составлением акта за подписью работника производившего измерения и водителя машины КХ.

Проверка шунтирующих устройств должна проводиться на контрольных пунктах АЛС (КП), в пунктах технического обслуживания локомотивных или моторвагонных депо, в центрах по техническому обслуживанию и ремонту локомотивных устройств безопасности или электромехаником СЦБ, на месте базирования машины КХ, с применением измерительных приборов поверенных установленным порядком.

1.13. Перевозка людей на машинах КХ, на которых предусматривается доставка работников к месту работы и обратно, в количестве большем, чем указано в техническом паспорте машины, не допускается.

2. Требования к эксплуатации подвижных единиц на комбинированном ходу

2.1. Для управления машиной КХ назначается водитель, имеющий свидетельство на право управления подвижной единицей в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса РФ от 21.12.2010 № 286, водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории В, С, D или спецтехникой категории D в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации и базой автомобильных шасси машины КХ; свидетельство на право управления крановой или другой установкой, если она предусмотрена конструкцией машины КХ.

Кроме того, машина КХ обслуживается бригадой, назначаемой для обслуживания ее в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по эксплуатации данного типа машины.

2.2. К управлению машиной КХ, эксплуатируемой на инфраструктуре ОАО «РЖД», в качестве водителя допускаются лица:

не моложе 18 лет;

прошедшие в установленном порядке обязательные предварительные, при поступлении на работу и периодические медицинские осмотры, психофизиологические обследования;

имеющие удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности не ниже третьей.

2.3. Водитель машины КХ проходит аттестацию в сроки и в объеме, установленные распоряжением ОАО «РЖД» от 26.03.2013 № 731р «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования». Кроме того, он проходит проверку знаний должностной инструкции, ТРА станций на участке обслуживания, настоящей Инструкции.

2.4. Вновь назначенному водителю машины КХ выдается служебный формуляр формы ТУ-57, в котором должно быть:

заключение машиниста-инструктора ОАО «РЖД» о допуске к самостоятельному управлению после проведения стажировки в течении одного месяца на путях необщего пользования и контрольно-заключительной поездки на одном из перегонов или станции;

запись руководителя организации эксплуатирующей машины КХ, о проведенных испытаниях в знании ТРА обслуживаемых станций, ПТЭ, ИСИ, ИДП, местной инструкции по эксплуатации машин КХ, собеседовании по вопросам обеспечения безопасности движения поездов и возможности допуска к самостоятельной работе в должности водителя машины КХ.

При выполнении контрольно-заключительной поездки с водителем машины КХ, машинист-инструктор обращает внимание:

на выполнение порядка взаимодействия водителя машины КХ с ДСП, ДНЦ, при съезде или заезде на железнодорожный путь машины КХ в местах утвержденных начальником дирекции инфраструктуры;

выполнение порядка подъезда к запрещающему сигналу, маневровой работы на станции, навыки заезда и съезда с железнодорожного пути.

Контрольно-заключительную поездку с водителем машины КХ с односторонним вариантом кабины, допускается выполнять на другом типе машины КХ оборудованной многосторонней кабиной или дополнительным местом для сопровождающего.

2.5. Водитель, имеющий перерыв в работе на железнодорожных путях общего пользования до трех месяцев, если за это время произошли какие-либо изменения на участках обслуживания и станциях (в расположении сигналов, средствах связи и другие) допускается к работе после дополнительного инструктажа об особенностях работы в измененных условиях. Дополнительный инструктаж проводится руководителем, ответственным за эксплуатацию машины КХ, с записью в служебном формуляре машиниста (водителя) формы ТУ-57.

При перерыве в работе на железнодорожных путях общего пользования свыше трех месяцев водитель допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа и контрольно-инструкторской поездки с положительным заключением машиниста-инструктора с записью в служебном формуляре машиниста (водителя) формы ТУ-57. Дополнительный инструктаж проводится руководителем, ответственным за эксплуатацию машины КХ, с записью в служебном формуляре машиниста (водителя) формы ТУ-57.

2.6. Управлять машиной КХ имеют право только закрепленные приказом руководителя причастного подразделения водители во время исполнения ими служебных обязанностей.

При наличии в кабине машины КХ одного рабочего места, кандидаты в водители, проходят стажировку на путях необщего пользования под наблюдением и под личную ответственность прикрепленного водителя.

2.7. При отсутствии у водителя машины КХ заключения машиниста-инструктора для работы на обслуживаемом участке железной дороги и при необходимости выезда на него, должен выделяться проводник из числа водителей машин КХ или машинистов специального подвижного состава, имеющих заключение машиниста-инструктора о возможности самостоятельной работы на данном участке железной дороги.

Проводник обязан сообщать водителю всю необходимую информацию о расположении сигналов, сигнальных знаков, профиле пути, наличии переездов, мостов, предупреждений об ограничении скорости и другую информацию, обеспечивающую безопасное проследование машины КХ по обслуживаемому участку.

Фамилия, имя, отчество проводника и номер его удостоверения заносятся в маршрутный лист формы АУ-12.

Водитель машины КХ и проводник являются в равной мере ответственными за обеспечение безопасности движения и выполнение графика движения поездов на участке.

2.8. Водитель машины КХ обязан:

при приемке и сдаче машины КХ, а также на стоянках в пути следования производить ее осмотр, соблюдая требования безопасности, инструкции по эксплуатации и других нормативных документов.

При выполнении служебных обязанностей должен иметь при себе:

свидетельство на право управления подвижной единицы (аналогичным типу машины КХ) или его копию, удостоверение личности с отметкой о сдаче в отдел кадров свидетельства на право управления, маршрутный лист формы АУ-12 и служебный формуляр машиниста (водителя) формы ТУ-57, талон предупреждения, акт очередного контрольно-технического осмотра, журнал учета работ и периодических технических осмотров, расписание движения

поездов с изменениями свидетельство о прохождении аттестации в знании ПТЭ, удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности, выписки из ТРА станций, выписку из приказа начальника железной дороги об установлении скоростей движения на обслуживаемом участке, на которых предусмотрено производить работы, водительское удостоверение на право управления транспортным средством, свидетельство на право управления крановой или экскаваторной установкой, в случае ее наличия;

2.9. Руководитель организации, эксплуатирующей машины КХ, своим приказом назначает ответственное лицо за организацию эксплуатации, ремонта, технического обслуживания и обеспечение установленных сроков службы машины КХ, по должности не ниже заместителя руководителя или главного инженера (далее – ответственный за эксплуатацию).

2.10. Контроль за работой водителей машин КХ осуществляют руководители дирекции инфраструктуры, дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин, механизированной дистанции пути, машинисты-инструкторы бригад путевых машин и моторно-рельсового транспорта.

2.11. Передислокация машин КХ по железнодорожным путям должна осуществляться только в погруженном состоянии на платформе.

В случае возникновения аварийной или нестандартной ситуации допускается вывод машины КХ с перегона отдельным локомотивом, специальным самоходным подвижным составом только посредством типового жесткого сцепного устройства или съезда с железнодорожных путей. Ответственность за надежность сцепления машины КХ с локомотивом, ССПС возлагается на водителя машины КХ.

2.12. На перегонах, имеющих тоннели или мосты, а также сложные условия плана и профиля пути, порядок движения машин КХ устанавливает начальник дирекции инфраструктуры.

2.13. Не допускается эксплуатация на инфраструктуре ОАО «РЖД» машин КХ не прошедших комиссионный технический осмотр, а также у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

- неисправность прибора для подачи звукового сигнала;
- неисправность тормозов, в том числе ручного;
- неисправность привода передвижения;
- неисправность ведущих мостов базового шасси;
- неисправность рулевого управления базового шасси;
- появление стука, постороннего шума в двигателе;
- неисправность или отсутствие средств пожаротушения;
- неисправность или отсутствие хотя бы одного тормозного башмака или противооткатного устройства для машин КХ;

неисправность световых приборов, в том числе желтого проблескового маячка;

неисправность или несовместимость с устройствами поездной радиосвязи инфраструктуры устройств поездной радиосвязи на машине КХ, неисправность или отсутствие хотя бы одной из двух носимых радиостанций;

неисправность или отсутствие трубок перегонной связи, совместимых с перегонной связью участка обращения;

неисправность устройства для движения по рельсам железнодорожного пути;

неисправность штатного и временного шунтирующих устройств;

отсутствие или неисправность типового жесткого сцепного устройства;

неисправность, отсутствие или не соответствие конструкторской документации штатных транспортных запоров, стопорных и предохранительных устройств крепления рабочих органов в транспортном положении;

выход за габарит подвижного состава частей оборудования, установленного на машинах КХ;

неисправность локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации, а также устройствами безопасности.

Комиссионный технический осмотр машин КХ с составлением акта проводится два раза в год. Комиссионному осмотру подлежат приборы и устройства, установленные на машинах КХ и используемые для работы на железнодорожном пути. Фактические замеры тормозных характеристик машин КХ производить на железнодорожном пути при скорости движения 20 км/ч с применением тормозов до полной остановки.

2.14. Перед выездом на работу водитель машины КХ должен пройти предрейсовый медицинский осмотр порядком, установленным ОАО «РЖД», с отметкой в маршрутном листе, предрейсовый инструктаж по безопасности движения поездов и целевой инструктаж по охране труда. Обязан убедиться в исправности машины, провести ЕТО, обращая особое внимание на работу тормозного оборудования, состояние двигателя, ходовых частей, рессорного подвешивания, шунтирующего устройства, правильности крепления рабочих органов в транспортном положении, обеспечении габарита, проверить наличие и исправность звукового сигнала, а также сигнальных принадлежностей, запасных частей и инструмента, комплекта тормозных башмаков или противооткатных устройств, аптечки с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи, исправности радиосвязи.

2.15. Старшим, сопровождающим подвижную единицу на комбинированном ходу (далее – руководитель работ), должен быть работник по должности не ниже дорожного мастера, старшего электромеханика района

контактной сети или СЦБ, в исключительных случаях, при их отсутствии, старшими могут быть бригадир пути, электромеханики района контактной сети или СЦБ. Руководитель работ является ответственным за обеспечение безопасности движения машины КХ и находящихся на ней людей. Руководитель работ должен иметь при себе удостоверение «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования», ручные сигналы, соответствующие времени суток и условиям видимости.

2.16. Сцепление машин КХ между собой допускается только типовыми устройствами жесткого сцепления и должно производиться в соответствии с требованиями по уходу и обслуживанию содержащимися в Инструкции к данному устройству, а также руководством по эксплуатации машины КХ. Возможность саморасцепа при движении должна быть исключена. Сцеплять машину КХ с вагоном разрешается в пределах станции без выезда на перегон, в соответствии с инструкцией по эксплуатации определенного типа машины КХ. Руководитель работ несет ответственность за надежность сцепления.

2.17. Во время движения машины КХ запрещается: стоять на подножках, сидеть на бортах, сходить и садиться в машину КХ до полной остановки.

2.18. Основным ходом машины КХ является передний (фарами вперед), задний ход разрешается как исключение по месту производства работ и при маневровых передвижениях на станциях.

Осигнализирование машины КХ на станциях и перегонах осуществляется в соответствии с пунктом 95 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

2.19. Скорость движения машины КХ не должна превышать скорости указанной в руководстве по эксплуатации, на перегонах не более 40 км/ч, по станционным путям не более 25 км/ч, а по стрелочным переводам не более 15 км/ч. При плохой видимости скорость движения машин КХ не должна превышать 25 км/ч, при этом освещение (фары и задний красный сигнальный фонарь) должны быть включены.

2.20. Перегон, на который выезжают машины КХ, должен быть оборудован одним из следующих видов технологической поездной радиосвязи: 2,13 МГц, 160 МГц – аналоговая, DMR, GSM-R, TETRA.

2.21. Оборудование радиосвязи машины КХ должно быть совместимо с устройствами поездной радиосвязи инфраструктуры участка следования и обеспечивать связь руководителя работ с ДСП, ограничивающими перегон или с ДНЦ.

2.22. Вновь приобретаемые для работы на инфраструктуре ОАО «РЖД» машины КХ должны быть оборудованы регистраторами служебных

переговоров по радиосвязи. Существующие машины КХ в плановом порядке должны оборудоваться регистраторами служебных переговоров по радиосвязи.

2.23. Дополнительно машины КХ могут быть оборудованы средствами ремонтно-оперативной радиосвязи, используемой на участке обращения (POPC GSM, GSM-R, TETRA, УКВ 160 МГц).

2.24. Для возможности переговоров с ДСП станций, ограничивающим перегон, ДНЦ при неисправности поездной радиосвязи машины КХ должны быть оснащены трубкой перегонной связи, совместимой с перегонной связью участка обращения.

2.25. Средства связи, применяемые с учетом местных условий для организации движения машин КХ, средства документированной регистрации служебных переговоров, которыми оборудован участок железной дороги, должны указываться в приказе начальника железной дороги.

3. Порядок движения съемных подвижных единиц на комбинированном ходу по перегонам и станциям

3.1. Машина КХ, отправляемая на перегон, заезжающая на железнодорожный путь перегона, рассматривается как поезд, и ей присваивается номер.

3.2. Заезд (съезд) машин КХ на железнодорожный путь производится на железнодорожных переездах, в тупиках железнодорожных станций или на базах подразделений, имеющих специально оборудованные площадки, при необходимости может использоваться специальный съемный настил.

Места заезда (съезда) должны быть заранее определены, согласованы с причастными хозяйствами, а их перечень утвержден начальником дирекции инфраструктуры.

Места заезда (съезда) на перегонах должны располагаться в непосредственной близости от точек перегонной связи или иных объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», оборудованных средствами проводной технологической связи.

3.3. При нахождении машин КХ на железнодорожных путях станций, необходимо стрелки, ведущие на пути их нахождения, установить в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, при электрической централизации дополнительно на стрелочные рукоятки (кнопки) навесить красные колпачки, тщательно следить за занятостью этих путей.

Стоянка машин КХ (в отстое) на станционных железнодорожных путях допускается только в исключительных случаях с разрешения ДСП.

3.4. При работе на закрытом перегоне (пути) нескольких хозяйственных поездов, в том числе принадлежащих различным организациям, отправление и прибытие машин КХ должно осуществляться только со станций, ограничивающих перегон. В данном случае съезд машин КХ с

железнодорожного пути на перегоне, разрешен только по месту работы и обязательным возвращением на железнодорожный путь, руководитель работ организует работы по ограждению пути в месте съезда (заезда) машины КХ, как место производства работ, требующих остановки.

3.5. ДСП и ДНЦ делают соответствующие отметки в журнале движения поездов (форм ДУ-2 или ДУ-3) и на графике исполненного движения: присвоенный машине КХ номер, время отправления и прибытия на станцию, время заезда и съезда с железнодорожного пути перегона.

3.6. С места заезда (съезда) руководитель работ должен установить постоянную связь с ДНЦ и ДСП.

3.7. Водитель машины КХ не имеет права заезжать на железнодорожный путь, не получив бланк предупреждения формы ДУ-61, который выдается согласно требованиям приложения 12 ИДП, и соответствующего разрешения.

3.8. Занимать перегон или станционный путь сверх времени, указанного в разрешении на производство работ, запрещается.

3.9. О приведении машины КХ в транспортное положение перед движением по железнодорожным путям руководитель работ обязан сделать запись в журнале движения поездов формы ДУ-2 или ДУ-3.

3.10. Порядок заезда (съезда) машины КХ на железнодорожные станционные пути:

3.10.1. Перед заездом (съездом) машины КХ на железнодорожный путь, руководитель работ на рабочем месте ДСП (диспетчера маневрового, дежурного по сортировочной горке, оператора поста централизации) оформляет в журнале формы ДУ-46 запись о месте заезда (съезда) машины КХ, с указанием мер безопасности движения.

При заезде (съезде) машины КХ на главные или приемо-отправочные железнодорожные пути станции, ДСП, ознакомившись с записью, обязан доложить ДНЦ о предстоящем заезде (съезде) машины КХ.

3.10.2. Получив согласие ДНЦ, ДСП (диспетчер маневровый, дежурный по сортировочной горке, оператор поста централизации) подписывает в журнале формы ДУ-46 запись руководителя работ (с отметкой времени), разрешая начать работу по заезду (съезду) машины КХ.

3.10.3. Руководитель работ организует установленным порядком ограждение места заезда (съезда) и смежного с ним пути или смежных путей.

Перед заездом (съездом) водитель машины КХ должен получить от ДСП устное разрешение по радиосвязи.

3.10.4. После заезда и установки (съезда) машины КХ на рельсы железнодорожного пути руководитель работ обязан доложить ДСП об окончании заезда (съезда), снятии сигналов ограждения и сделать об этом запись в журнале формы ДУ-46.

3.10.5. Отправление, прием, маневровые передвижения машины КХ по станционным путям должны осуществляться по подготовленным маршрутам с открытием соответствующих поездных, маневровых светофоров или по ручным сигналам, передаваемым работниками хозяйства перевозок, по указанию ДСП.

3.11. Порядок движения подвижных единиц на комбинированном ходу по железнодорожным путям перегонов:

3.11.1. Отправление и прием машины КХ с перегона на станцию:

3.11.1.1. Отправление машины КХ на перегон (путь перегона), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или характер работ не требует закрытия перегона (пути перегона), осуществляется по устному указанию ДНЦ, по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи.

3.11.1.2. Руководителю работ и водителю машины КХ выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) на станцию.

3.11.1.3. Запрещается отправлять поезд на перегон (путь перегона) занятый машиной КХ, до прибытия её на соседнюю станцию.

3.11.2. Заезд (съезд) машины КХ на железнодорожный путь перегона:

3.11.2.1. При заезде (съезде) машины КХ на железнодорожный путь перегона, соответствующий путь перегона закрывается для движения. Разрешается заезд машины КХ на путь перегона только при его свободности от поездов.

3.11.2.2. Запрещается отправлять поезд на перегон (путь перегона) занятый машиной КХ, до съезда её с пути.

3.11.2.3. Перед закрытием пути перегона руководитель работ обязан по регистрируемым средствам связи дать ДСП станций, ограничивающих перегон, и ДНЦ заявку об отправлении на закрытый перегон машины КХ, в которой указывает место заезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона), место путевых работ на закрытом перегоне (пути) (километр, пикет первичной остановки), место съезда (километр, пикет) или станцию, куда он должен следовать по окончании работ. Заявку ДСП, ДНЦ записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

3.11.2.4. С наступлением срока начала работ ДНЦ устанавливает свободу перегона от поездов или свободу соответствующего пути на двухпутном или многопутном участке, после чего по регистрируемым средствам связи дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ регистрируемый приказ на закрытие перегона (пути).

Получив регистрируемый приказ ДНЦ о закрытии перегона (пути), руководитель работ организует работы по ограждению пути в месте заезда и смежных с ним путей, как места производства работ, требующих остановки поезда.

На поезда, следующие по смежным путям, выдается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

3.11.2.5. Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду и производить заезд машины КХ до получения руководителем работ регистрируемого приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути).

3.11.2.6. Водителю машины КХ запрещается:

заезжать на железнодорожный путь перегона без регистрируемого приказа ДНЦ о закрытии перегона или пути, переданного ДСП по регистрируемой радиосвязи (проводной), или без бланка разрешения с красной полосой по диагонали формы ДУ-64, переданного руководителем работ;

заезжать на железнодорожный путь перегона, не получив от ДСП по регистрируемой радиосвязи (проводной) информацию о наличии действующих предупреждений на перегоне (пути), или без бланка предупреждений формы ДУ-61, переданного руководителем работ.

3.11.2.7. После заезда машины КХ на путь, руководитель работ обязан передать ДНЦ лично или через ДСП уведомление о времени заезда машины КХ, о снятии сигналов ограждения, а также отсутствии других препятствий для безопасного движения и готовности следования к месту проведения работ. ДНЦ записывает уведомление в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

3.11.2.8. После окончания работ и в случае необходимости съезда машины КХ с железнодорожного пути на перегоне, руководитель работ обязан получить от ДНЦ лично разрешение или через ДСП на начало съезда.

Получив разрешение на съезд, руководитель работ организует работы по ограждению места съезда, как места производства работ, требующих остановки поезда.

На поезда, следующие по смежным путям, выдается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

После съезда руководитель работ обязан сделать запись в журнале учета работ на железнодорожном пути о времени и месте съезда, выполненных работах.

3.11.2.9. После съезда машины КХ с железнодорожного пути руководитель работ обязан передать ДНЦ лично или через ДСП станций, ограничивающих перегон, уведомление об окончании работ, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, съезде машины КХ с соответствующего пути перегона, а также об отсутствии препятствий для безопасного движения поездов. Кроме того, руководитель работ обязан доложить ДНЦ лично или через ДСП километр, пикет и величину ограничения скорости движения поездов по месту производства работ (при необходимости), другую необходимую информацию. Уведомление ДНЦ записывает в журнал

диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

4. Действия водителя съемной подвижной единицы на комбинированном ходу при возникновении внештатной ситуации при движении по железнодорожным путям

При внезапном возникновении на железнодорожном пути препятствий, угрожающих безопасности движения поездов, а также из-за неисправности машины КХ, руководитель работ и водитель машины КХ обязаны:

применить все имеющиеся средства для остановки машины КХ, по возможности, в прямом участке пути без насыпей и выемок или на железнодорожном переезде;

после остановки затормозить машину КХ ручным тормозом;

уточнить местоположение машины КХ (километр, пикет);

передать ДСП станций ограничивающих перегон, а также машинистам поездов следующих по перегону сообщение в соответствии с порядком, указанным в приложении № 20 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. Водитель машины КХ должен получить подтверждение о том, что информация об остановке воспринята.

При отказе средств радиосвязи, сообщение ДСП станций, ограничивающих перегон, передается посредством проводной связи, с ближайшей точки перегонной связи или с ближайшего пункта, имеющего средства связи, или по средствам сотовой связи.

После остановки машины КХ и остановки двигателя водитель машины КХ должен принять меры:

затормозить машину КХ ручным тормозом;

для эвакуации персонала, открыть двери, аварийные люки, если необходимо, открыть или разбить окна;

оградить машину КХ согласно требованиям Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;

принять меры к устранению причин, вызвавших вынужденную остановку;

при получении команды от ДНЦ переданной лично или через ДСП убрать машину КХ с железнодорожного пути с помощью подручных средств (съемных настилов), при наличии такой возможности преимущественно без пересечения смежных путей. Для уборки машины КХ водитель должен согласовать с ДНЦ порядок съезда. После выполнения соответствующих работ водитель обязан передать ДНЦ непосредственно или через ДСП станций, ограничивающих перегон уведомление о съезде машины КХ с соответствующего пути перегона, установки его за габарит приближения строений. Уведомление ДНЦ записывает в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58;

при невозможности самостоятельного освобождения пути, вызвать по средствам связи вспомогательную подвижную железнодорожную единицу в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

При обнаружении пожара в машине КХ водитель обязан принять меры к остановке с соблюдением следующих требований:

категорически запрещается останавливать горящую машину КХ на железнодорожных мостах, путепроводах, виадуках, эстакадах, тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара;

остановка машины КХ на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящая машина КХ не располагалась под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками, а также на сопряжениях анкерных участков;

одновременно с принятием мер по остановке машины КХ водитель должен подать сигнал пожарной тревоги и, используя поездную радиостанцию или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП станций, ограничивающих перегон для вызова пожарных подразделений;

в случае возникновения пожара при движении машины КХ на электрифицированных участках железных дорог, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, водитель машины КХ обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП и одновременно с вызовом пожарного подразделения потребовать снятия напряжения с контактной сети на участке, где остановилась машина КХ;

приступить к тушению пожара, в случае если это не угрожает жизни и здоровью.

5. Техническое обслуживание и ремонт съемных подвижных единиц на комбинированном ходу

5.1. Техническое обслуживание и ремонт базового автомобиля или базового шасси производится с периодичностью и в сроки, указанные в инструкции по его эксплуатации и сервисной книжке.

5.2. Техническое обслуживание и ремонт рабочих органов, диагностического оборудования, устройств для движения по рельсам железнодорожного пути и других устройств, установленных на машинах КХ, производится в соответствии с руководствами или инструкциями по эксплуатации данных устройств или данного типа машины КХ.

6. Меры безопасности при эксплуатации съемных подвижных единиц на комбинированном ходу на железнодорожных путях

6.1. При перевозке людей на машине КХ по железнодорожным путям должны соблюдаться требования безопасности указанные в инструкции № ЦП-769.

6.2. При проведении работ на железнодорожных путях должны соблюдаться требования правил № 12176 и № ПОТ РО-32-ЦП-652-99, инструкции № ЦШ-530-11 и инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2012 № 2790р.

6.3. Во избежание повреждения протектора базового автомобиля об контррельсы, края настилов переездов и охранные брусы следует избегать резкого торможения перед переездами и на стрелочных переводах.

6.4. При эксплуатации машины КХ запрещается:
передавать управление машины КХ лицам, не имеющим свидетельства на право управления;

выезд (заезд) машины КХ на железнодорожный путь в темное время суток, при туманах, снегопадах и метелях, ливнях, при неработающих средствах связи и неисправном шунтирующем устройстве;

выезд (заезд) на железнодорожный путь станции или перегона и движение по нему без разрешения ДСП и ДНЦ;

перевозка грузов и пассажиров, не предусмотренных технологией работы машины КХ. Количество людей, перевозимых машиной КХ, должно быть не более установленного формуляром (паспортом) на машину, включая водителя;

нарушать габарит подвижного состава при движении машины КХ по железнодорожному пути, а при остановке или стоянке возле железнодорожного пути габарит приближения строений;

выезд и остановка в междупутье с нарушением габарита приближения строений;

пользоваться верхними аварийными люками при нахождении машины КХ под контактной сетью до снятия напряжения с нее;

занимать перегон сверх установленного в разрешении на производство работ времени.

Приложение
к временной инструкции по эксплуатации съёмных
подвижных единиц на комбинированном ходу
на инфраструктуре ОАО «РЖД»

ЖУРНАЛ
учета работы на железнодорожном пути

(наименование ПЕ КХ)

тип _____ № _____

(наименование предприятия)

Дата	Место работ, наименование выполненных работ	Место и время заезда машины КХ на ж.д. путь	Номер приказа диспетчера о занятии перегона (пути станции)	Место и время съезда с ж.д. пути	№ приказа диспетчера об освобождении перегона (пути станции)	ФИО, Подпись водителя
1	2	3	4	5	6	7