

# **Распоряжение ОАО "РЖД" от 1 сентября 2016 г. N 1799р "Об утверждении Инструкции по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД" (с изменениями и дополнениями)**

*Распоряжение ОАО «РЖД» от 23 августа 2018 года № 1868/р.*

*Распоряжение ОАО «РЖД» от 11 сентября 2018 года №2005/р.*

*Распоряжение ОАО "РЖД" от 16 мая 2022 года N 1292/р.*

*Распоряжение ОАО "РЖД" от 29 июля 2022 года N 1977/р*

*Распоряжение ОАО "РЖД" от 6 декабря 2022 года N 3183/р*

В соответствии с [пунктом 37](#) приложения N 6 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и в целях совершенствования организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 сентября 2016 г. прилагаемую ["Инструкцию](#) по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД" (далее - Инструкция).

2. Старшему вице-президенту ОАО "РЖД" - начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Верховых Г.В., вице-президенту ОАО "РЖД" - начальнику Дирекции тяги Валинскому О.С., вице-президенту ОАО "РЖД" - начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., генеральному директору Центральной станции связи Вохмянину В.Э., начальникам железных дорог, установленным порядком обеспечить ознакомление и изучение причастными работниками [Инструкции](#) и обеспечить ее выполнение в вверенных структурных подразделениях.

3. Инструкцию по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования, утвержденную распоряжением ОАО "РЖД" от 28 августа 2012 г. N 1704р и временную инструкцию по организации обращения соединенных поездов массой 12600 тонн на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД", утвержденную [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 30 июня 2015 г. N 1620р, признать утратившими силу.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на вице-президента ОАО "РЖД" - начальника Дирекции тяги Валинского О.С., вице-президента ОАО "РЖД" - начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А., по кругу ведения.

Первый вице-президент  
ОАО "РЖД"

А.А. Краснощек

# **Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД"**

## **1 Основные положения**

1.1 Настоящая Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД" (далее - Инструкция), устанавливает порядок и правила формирования, технического обслуживания, обращения и вождения грузовых поездов повышенной массы и/или длины (далее - ПМД) и/или соединенных поездов (далее - СП).

1.2 Организация обращения поездов ПМД и СП на железнодорожных путях общего пользования ОАО "РЖД" направлена на повышение пропускной и провозной способности участков и направлений, в том числе, сокращения задержек поездов при предоставлении технологических "окон" для производства ремонтно-путевых и строительных работ, работ по модернизации контактной сети, ликвидации последствий стихийных бедствий, транспортных происшествий и других чрезвычайных ситуаций.".1.3 На основании настоящей Инструкции начальник железной дороги организует разработку и утверждает местные инструкции по организации вождения поездов ПМД и СП (далее - Местные Инструкции). Требования к их содержанию изложены в разделе 10 настоящей Инструкции.

1.4 Организация вождения, управление тягой и торможением СП осуществляется с использованием автоматизированных систем вождения поездов с распределенной тягой и торможением (ИСАВП-РТ или аналогичных им по функциональным возможностям), которыми должны быть оборудованы используемые локомотивы.

Порядок вождения СП устанавливается начальником дороги после проведения опытных поездок, с учетом выполнения в полном объеме рекомендаций тягово-энергетической и тормозоиспытательной лабораторий, и вносится в Местную Инструкцию.

1.5 Вождение СП локомотивами, не оборудованными автоматизированными системами вождения поездов с распределенной тягой, допускается только при проведении ремонтных работ на объектах инфраструктуры в период технологических "окон" продолжительностью свыше 6 ч, а также при ликвидации последствий стихийных бедствий, транспортных происшествий и других чрезвычайных ситуаций. Действия локомотивных бригад при управлении СП в этом случае согласовываются по поездной радиосвязи.1.6 Настоящая инструкция распространяется на ПМД и СП, составленные из вагонов с нагрузкой от колесных пар на рельсы не более 25 тс.

1.6. Настоящая Инструкция распространяется на поезда ПМД и СП, сформированные из вагонов с нагрузкой от колесных пар на рельсы не более 25 тс.".

1.7. Для проверки режимов вождения (управления тягой и торможением) и/или установления критических норм массы поездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны проводиться тягово-

энергетические и/или тормозные испытания с использованием тягово-энергетических, тормозоиспытательных вагонов или других технических средств.

На железнодорожных путях необщего пользования по решению владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается применение тяговых и тормозных расчетов для проверки режимов вождения и/или определения критических норм массы поездов.

## 2 Нормативные ссылки

Настоящая Инструкция разработана на основании и в соответствии с требованиями следующих нормативных документов.

2.1. [Правила](#) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 23 июня 2022 года N 250.

2.2. [Инструкция](#) по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 23 августа 2022 г. N 250).

2.3. [Инструкция](#) по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение N 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 23 августа 2022 года N 2501).

2.4. [Правила](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от "6 - 7" мая 2014 г. N 60).

2.5. Правила содержания тяговых подстанций, трансформаторных подстанций и линейных устройств системы тягового электроснабжения, утвержденные [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 5 августа 2016 г. N 1587р.

2.6. Правила технического содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи, утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 18 декабря 2021 г. N 1812/р.

2.7. [Инструкция](#) по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 14 ноября 2016 г. N 2288р.

2.8. [Инструкция](#) по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 14 декабря 2016 г. N 2544р.

2.9. [Инструкция](#) по содержанию искусственных сооружений, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 2 октября 2020 г. N 2193/р.

2.10. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 30 декабря 2015 г. N 3168р.

2.11. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту локомотивных устройств безопасности N Л229, утвержденная [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 12 марта 2019 г. N 454/р.

2.12. Инструкция по эксплуатации локомотивных устройств безопасности N Л230, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 4 февраля 2019 г. N 183/р.

2.13. Методические указания по организации и расчету сетей поездной радиосвязи ОАО "РЖД", утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 23 декабря 2013 г. N 2854р.

2.14. [Правила](#) технической эксплуатации поездной радиосвязи ОАО "РЖД", утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 23 января 2017 г. N 127р.

2.15. [Инструкция](#) о порядке проверки действия и контроля параметров поездной радиосвязи ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 8 апреля 2010 г. N 751р.

2.16. [Инструкция](#) по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 31 августа 2009 г. N 1794р.

2.17. Правила тяговых расчетов для поездной работы, утвержденные [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 12 мая 2016 г. N 867р.

2.18. Система управления тормозами поездов повышенного веса и длины СУТП. Руководство по эксплуатации СУТП.00.000 РЭ, утвержденное Проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства - филиалом ОАО "РЖД" 7 декабря 2016 г.

2.19. [Инструкция](#) о порядке действий локомотивных бригад и работников дистанции электроснабжения при повреждениях токоприемников, контактной сети и комиссионном их рассмотрении, утвержденная МПС России 9 октября 2001г. N ЦТ-ЦЭ-860.

2.20. Правила организации обращения соединенных грузовых поездов с использованием системы автоматизированного вождения грузовых поездов с распределенной тягой (ИСАВП-РТ), утвержденные ОАО "РЖД" 20 октября 2007 г. N ЦТ-18.

2.21. Руководство по эксплуатации Интеллектуальной системы автоматизированного вождения поездов повышенной массы и длины с распределением по длине локомотивами, утвержденное Дирекцией тяги - филиалом ОАО "РЖД" 24 февраля 2015 г. N АЮВП.468382.004РЭ.

2.22. [Приказ](#) Минтранса России от 9 марта 2016 г. N 44 "Об утверждении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов".

2.23. Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 18 марта 2016 г. N 469р.

2.24. Инструкция по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода подвижного состава, утвержденная МПС России 31 декабря 2002 г. N ЦВ-ЦШ-929.

2.25. Стандарт ОАО "РЖД" [СТО РЖД 1.07.002-2010](#) "Инфраструктура железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов по-

вышенного веса и длины. Технические требования", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 25 ноября 2010 г. N 2412р.

2.26. Инструкция о порядке использования токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации, утвержденная МПС России 3 июля 2001 г. N ЦТ-ЦЭ-844.

2.27. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС И ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 13 августа 2013 г. N 1754р.

2.28. Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Дирекции тяги ОАО "РЖД", утвержденное [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 9 апреля 2018 г. N 707/p.

2.29. [Порядок](#) присвоения номеров поездам, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 5 апреля 2014 г. N 859р.

2.30. Перечень действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах при поездной и маневровой работе, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 12 апреля 2022 года N 996/p".2.31. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО "РЖД", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 12 декабря 2017 г. N 2580р.

2.32. [ГОСТ 34076-2017](#) Межгосударственный стандарт. Нормы и правила оснащения железнодорожного подвижного состава средствами радиосвязи и помехоподавляющими устройствами.

2.33. Распоряжение ОАО "РЖД" от 3 декабря 2012 г. N 2434р "О порядке издания приказов об установлении норм масс и длин поездов на участках ОАО "РЖД".

2.34. Распоряжение ОАО "РЖД" от 16 декабря 2008 г. N 2706р "Об упорядочивании программирования и использования радиочастот радиоэлектронными средствами передачи данных систем управления поездами повышенного веса и длины".

2.35. Инструкция по организации расследования нарушений порядка пропуска поездов повышенной массы на железнодорожных участках ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 1 марта 2016 г. N 343р.

2.36. Система распределенного управления тормозами поезда РУТП.130 с краном машиниста типа 130. Руководство по эксплуатации РУТП.130.000.РЭ, утвержденное АО МТЗ Трансмаш 6 ноября 2013 г.

2.37. Система распределенного управления тормозами поезда РУТП.395 с краном машиниста типа 395. Руководство по эксплуатации РУТП.395.000.РЭ, утвержденное АО МТЗ Трансмаш 28 февраля 2014 г.

2.38. [Приказ](#) Минтранса России от 31 июля 2015 г. N 237 "Об утверждении условия эксплуатации железнодорожных переездов".

2.39. Инструкция по определению мест со сверхнормативной намагниченностью рельсов в пути и на рельсосварочных предприятиях, утвержденная [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 9 января 2013 г. N 5р.

2.40. Должностная инструкция работников локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 25 декабря 2017 г. N 2714р.

2.41. Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утвержденная МПС России 30 декабря 1996 г. N ЦВ-ЦШ-453.".  
(утратил силу).

### 3 Термины, определения, обозначения и сокращения

3.1 В настоящей Инструкции используются следующие термины с соответствующими определениями:

**датчик контроля состояния тормозной магистрали** - устройство, предназначенное для информирования машиниста (световое и/или звуковое) о несанкционированном изменении состояния давления в тормозной магистрали поезда;

**кран машиниста** - устройство или комплекс устройств, предназначенное для управления изменением давления в тормозной магистрали поезда или отдельного локомотива для управления автоматическими пневматическими тормозами, а также электропневматическими тормозами;

**лимитирующий перегон** - перегон с расчетным подъемом, по величине уклона и протяженности которого устанавливается критический вес (критическая норма массы) поезда;

**поезд грузовой длинносоставный** - грузовой поезд, длина которого (в условных вагонах) превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

**поезд грузовой повышенной массы** - грузовой поезд массой более 6 тысяч тонн с одним или несколькими действующими локомотивами - в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава;

**поезд грузовой повышенной длины** - грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей;

**поезд грузовой тяжеловесный** - грузовой поезд, масса которого для соответствующих серий локомотивов на 100 тонн и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда;

**поезд грузовой соединенный** - грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

**подъем расчетный** - подъем на перегоне, по которому определяется максимальный вес поезда, обеспечивающий расчетную скорость движения в конце подъема;

**подъем руководящий** - расчетный подъем, по величине которого в тяговых расчетах устанавливается масса грузового поезда, исходя из условия обеспечения возможности его равномерного движения одиночной тягой с расчетной скоростью;

**режимная карта** - документ, определяющий технологию вождения поезда по конкретному участку;

**Примечание** - режимные карты могут быть как в графическом виде,

*так и в табличной форме.*

**режимы загруженности локомотива** - режимы эксплуатации локомотива на участке железной дороги, определяемые по значениям показателей выполнения графика движения поездов, расчётной скорости движения поезда, а также затрат на содержание локомотивов, пути и иной железнодорожной инфраструктуры.

**Примечание** - различают следующие режимы загруженности локомотива:

- **экономный режим** - режим эксплуатации локомотива, при котором высокая техническая надежность сочетается с малыми затратами на ремонт и содержание локомотивного и путевого хозяйства, обеспечивается надежное выполнение графика движения поездов;

- **рациональный режим** - режим эксплуатации локомотива, устанавливаемый по результатам тягово-энергетических испытаний и обеспечивающий надежное выполнение установленных графиком движения нормативов времени следования поезда при эффективном использовании тяговых ресурсов по сцеплению;

- **интенсивный режим** - режим эксплуатации локомотива, при котором происходит рост количества повреждений технических средств локомотивов, количества обрывов автосцепок, рост затрат на ремонт и содержание пути и локомотивов, часты сбои графика движения по причинам отказов технических средств;

- **недопустимый режим** - режим эксплуатации локомотива, при котором частота и продолжительность случаев боксования колесных пар локомотивов нарастают лавинным образом при небольшом изменении внешних воздействий.

**автоматизированная система вождения поездов с распределенной тягой** - система, предназначенная для вождения соединенных поездов с объединенной тормозной магистралью и распределенными по длине состава поезда локомотивами (ведомые локомотивы) на участках с любым профилем пути, реализующая функцию автоматизированного управления ведомыми локомотивами с ведущего локомотива;

**система управления тормозами поездов** - система, предназначенная для управления тормозами поездов ПМД по радиоканалу, управляющая часть, которой расположена в локомотиве, а исполнительная часть устанавливается в состав поезда или на хвостовом вагоне;

**скорость расчетная** - минимальная скорость движения локомотива, при которой без ограничения по времени может быть реализована полная тяговая мощность;

**спуск затяжной** - спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

крутизной более 0,010 до 0,014, протяженностью 6 км и более;

крутизной более 0,014 до 0,017, протяженностью от 5 км и более;

крутизной более 0,017 до 0,020, протяженностью от 4 км и более;

крутизной более 0,020 и кручее, протяженностью от 2 км и более;

**спуск руководящий** - наибольший по крутизне спуск (с учетом сопротивления кривых) протяженностью не менее тормозного пути;

**технологическое окно** - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ.

3.2 В настоящей Инструкции используются следующие сокращения:

АБ - аккумуляторная батарея;

АЛС - автоматическая локомотивная сигнализация;

АРМ - автоматизированное рабочее место;

АСУ-Т - автоматизированная система управления локомотивным хозяйством;

БХВ - блок хвостового вагона - исполнительный блок системы управления тормозами поездов, устанавливаемый на хвостовом вагоне поезда;

ГИД - график исполненного движения;

ДСП - дежурный по станции;

ДНЦ - поездной диспетчер;

ДЦУП - диспетчерский центр управления перевозками;

ИДП - инструкция по организации движения поездов и маневровой работы (см. пункт 2.3 Инструкции);

ИСАВП-РТ - интеллектуальная система автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов с распределенными по длине локомотивами;

КТСМ - комплекс технических средств многофункциональный;

Поезд ПМД - поезд повышенной массы и/или повышенной длины";

ПТО - пункт технического обслуживания;

ПТОЛ - пункт технического обслуживания локомотивов;

ПТЭ - [правила](#) технической эксплуатации железных дорог (см. [п. 2.1.](#) настоящей Инструкции)

РЛТ - регулятор локомотивного торможения;

РПДА - регистратор параметров движения и автоворедения;

РУТП - система распределённого управления тормозами поезда;

САУТ - система автоматического управления торможением;

СП - соединённый поезд;

СУЛ-РМ - система управления локомотивом-толкачом по радиоканалу;

СУТП - система управления тормозами поезда;

ТРА - техническо-распорядительный акт железнодорожной станции;

УКСПС - устройство контроля схода подвижного состава;

УСАВП-Г - универсальная система автоматизированного вождения грузовых поездов.

ГМВ - гектометровый радиочастотный диапазон (2 МГц);

МВ - метровый радиочастотный диапазон (160 МГц);

ДМВ - дециметровый радиочастотный диапазон (460 МГц, 900 МГц);

DMR - стандарт профессиональной цифровой радиосвязи;

GSM-R - стандарт цифровой железнодорожной системы мобильной связи;

TETRA - стандарт цифровой транкинговой радиосвязи".

#### **4. Общие требования к формированию, организации пропуска и вождению поездов ПМД и СП**

4.1 Формирование и вождение поездов ПМД и СП, при наличии положительных результатов испытаний на участке, осуществляют:

с постановкой локомотива (локомотивов) в голове состава;

из груженых вагонов массой от 6 до 8,3 тыс. т (включительно);

из груженых вагонов массой от 8,3 тыс. т до 9,0 тыс. т с применением систем управления тормозами поездов (СУТП, РУТП или аналогичных им по функциональным возможностям);

Примечание - вождение поездов массой более 9 тыс. т с применением системы управления тормозами поездов разрешается на основании положительных результатов опытных поездок.

из порожних вагонов с числом осей от 350 до 520 (включительно);

с постановкой локомотивов в голове и в составе соединенного поезда;

из груженых вагонов с нагрузкой от колесных пар на рельсы не более 23,5 тс массой до 12,6 тыс. т, с объединенной тормозной магистралью;

из груженых вагонов с нагрузкой от колесных пар на рельсы не менее 23,5 тс, но не более 25 тс массой до 14,2 тыс. т, с объединенной тормозной магистралью;

из порожних вагонов с числом осей до 570 (включительно);

из порожних вагонов с числом осей от 570 до 800 (включительно) для локомотивов, оборудованных автоматизированными системами вождения поездов с распределенной тягой;

с постановкой локомотивов в голове и в хвосте состава;

из груженых вагонов массой от 6,0 до 12,0 тыс. т (включительно) с объединенной тормозной магистралью;

с постановкой локомотивов в голове и последней трети состава;

из груженых вагонов массой от 8,0 до 16,0 тыс. т с объединенной тормозной магистралью.

4.2. Обращение поездов ПМД разрешается на участках со спусками (включительно):

до 0,008 - при отсутствии ограничений скорости 25 км/ч и менее, а СП при отсутствии ограничения скорости 40 км/ч и менее;

до 0,012 протяженностью 6 км и более - при ограничениях скорости не ниже 40 км/час;

Примечание - обращение поездов ПМД и СП на перегонах с затяжными спусками выше указанных, допускается с разрешения ОАО "РЖД" на основании положительных результатов опытных поездок на конкретных участках железной дороги".

4.3 Участки и условия пропуска поездов ПМД и СП определяются приказами об установлении норм масс и длин пассажирских и грузовых поездов на участках ОАО "РЖД". При обращении таких поездов в пределах двух и более железных дорог, указанные приказы должны быть согласованы между собой в соответствии с распоряжением о порядке их издания (см. пункт 2.33 настоящей Инструкции).

4.4 При длине приемо-отправочных путей промежуточных железнодорожных станций, недостаточной для регулярного обращения поездов ПМД и СП, должны выделяться специальные "нитки" в графиках движения или

пропуск таких поездов согласовывается между железными дорогами по периодам суток.

4.5 Максимально допустимая скорость движения СП устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. п. 2.4 настоящей Инструкции) и владельцем инфраструктуры.

Единое наименьшее тормозное нажатие тормозных колодок в пересчете на чугунные колодки должно составлять не менее 33 тс на каждые 100 т массы поезда.

4.6 Пропуск поездов ПМД допускается на однопутных, двухпутных и многопутных участках в любое время суток при температуре не ниже минус 30°C, а соединенных поездов не ниже минус 25°C. Не допускается обращение поездов ПМД и СП при гололеде на контактных проводах толщиной слоя более 3,0 мм.

При ухудшении погодных условий во время следования поезда по участку, ДНЦ дается право, по согласованию с машинистом, принять решение о расформировании или о принятии мер к снижению массы поезда ПМД.

4.7 Пропуск поездов ПМД и СП должен осуществляться по главным путям железнодорожных станций. В исключительных случаях допускается пропуск данных поездов по боковым путям. При этом на электрифицированных участках возможность пропуска по боковым путям определяется с учетом фактического сечения проводов контактной сети, допустимого падения напряжения в контактной сети, а также в обратной тяговой рельсовой сети.

Перечень боковых путей станции, выделенных для пропуска поездов ПМД и СП, указывается в Местных Инструкциях, а также в Инструкции по приему, отправлению и пропуску поездов и маневровой работе с поездами повышенной длины, соединенными, длинносоставными и поездами, превышающими вместимость приемо-отправочных путей станции (далее - Приложение к ТРА станции).

4.8 СП формируются на станциях и перегонах из поездов, каждый из которых должен быть сформирован по массе и длине в соответствии действующим приказом об установлении норм масс и длин пассажирских и грузовых поездов (см. пункт 2.33 настоящей Инструкции), а также с учетом состояния устройств электроснабжения и действующих ограничений скорости движения на участках с неблагоприятным профилем пути.

4.9 Не подлежат соединению поезда, имеющие в своем составе:

- вагоны с людьми (кроме поездов с командами и проводниками, сопровождающими груз, и охраной);
  - секции моторвагонного подвижного состава;
  - вагоны с негабаритными грузами нижней третьей и выше степенью негабаритности;
  - вагоны с негабаритными грузами боковой четвертой и выше степенью негабаритности;
  - вагоны со сверхнегабаритными грузами;
  - вагоны со взрывчатыми материалами, опасными грузами;
  - груженые и порожние транспортеры всех типов;
  - специальный самоходный подвижной состав, в том числе мотовозы,

дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины;

- подвижной состав, требующий особых условий пропуска и/или ограничения скорости следования;
- хоппер-дозаторные вертушки.

4.10. Подвижной состав, указанный в пункте 4.9 Инструкции, а также вагоны пассажирского парка, вагоны на тележках пассажирского типа, порожние вагоны и груженые вагоны с массой груза 20 т и менее не разрешается ставить в поезда ПМД с постановкой действующих локомотивов в голове и хвосте, а также в голове и последней трети состава.

Вагоны пассажирского парка, вагоны на тележках пассажирского типа, порожние вагоны и груженые вагоны с массой груза 20 т и менее не разрешается ставить в первый состав СП.

В поездах ПМД с постановкой локомотива (локомотивов) в голове состава груженые вагоны с массой груза 20 т и менее, вагоны пассажирского парка, вагоны на тележках пассажирского типа допускается размещать в последней трети поезда.

**Примечание** - разрешается ставить в поезда ПМД и СП тягово-энергетические лаборатории в соответствии с утвержденной программой и методикой испытаний.

4.11 Запрещается соединение поездов при разности тормозного нажатия на 100 т массы поезда в соединяемых поездах более 5 тс.

4.12 При соединении двух поездов в состав СП должны быть выполнены следующие условия:

- поезд большей массы размещать первым в составе СП;
- локомотив с большей силой тяги размещать первым в составе СП;
- порожние вагоны и груженые вагоны с массой груза 20 т и менее, вагоны пассажирского парка, вагоны на тележках пассажирского типа допускается размещать в последней трети второго состава;
- вагоны, имеющие опасность сдвига груза, размещать в составе второго поезда;
- тягово-энергетические лаборатории размещаются в составе в соответствии с утвержденной программой и методикой испытаний..

4.13 Исключен. - Распоряжение ОАО "РЖД" от 11 сентября 2018 г. N 2005/P

4.14 СП должен быть разъединён или выполнены мероприятия по уменьшению его массы в соответствии с весовыми нормами, утвержденными для данного участка, если в пути следования такого поезда выдается ограничение скорости по состоянию пути:

- ниже 60 км/ч перед и/или на руководящих подъемах;
- 40 км/ч и ниже на прочих участках.

4.15 Объединение и разъединение поездов разрешается на спусках до 0,004 и подъемах до 0,006 включительно. Запрещается объединение и вождение поездов в зонах неустойчивого прохождения радиосигналов.

4.16 Порядок проведения, а также места возможного соединения и разъединения поездов на перегонах и станциях участков железных дорог, в том числе с учётом времени суток и погодных условий устанавливаются

Местной Инструкцией (см. [раздел 10](#) настоящей Инструкции).

4.17 Все случаи нарушения формирования и пропуска поездов ПМД и СП по участкам железной дороги должны быть расследованы в соответствии с инструкцией по организации расследования нарушений пропуска поездов ПМД (см. пункт 2.35 настоящей Инструкции).

4.18. Формирование и вождение СП длиной от 570 до 800 осей, состоящих из порожних вагонов, с расположением локомотивов в голове и середине поезда должно осуществляться с отключением от 1/4 до 1/3 воздухораспределителей вагонов.

4.19. При формировании грузовых поездов повышенной длины, порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть поезда.

## 5 Требования к инфраструктуре железных дорог

5.1. Верхнее строение пути, земляное полотно и искусственные сооружения, а также устройства сигнализации, централизации и блокировки должны соответствовать требованиям нормативных документов указанных в пунктах 2.1 - 2.3, 2.7 - 2.12, 2.23 - 2.25 настоящей Инструкции.

5.2. Устройства системы тягового электроснабжения должны соответствовать требованиям нормативных документов, указанных в пунктах 2.1 - 2.3, 2.5, 2.6, 2.19, 2.25 и 2.26 настоящей Инструкции.

5.3 При организации движения поездов ПМД и СП для определения допустимых значений интервалов попутного следования с выявлением ограничивающих устройств выполняются проверочные расчёты пропускной способности по устройствам тягового электроснабжения.

Допустимые значения интервалов попутного следования, полученные по результатам указанных расчётов, применяются при разработке нормативного графика движения поездов.

Сокращение интервалов попутного следования между поездами ПМД и СП менее допустимых значений в эксплуатационной работе не допускается.

5.4 Расчёт уставок защит тяговой сети выполняется с учётом максимальных рабочих токов при пропуске поездов ПМД и СП с минимально допустимыми интервалами попутного следования, полученными по результатам расчётов, указанных в [пункте 5.3](#) настоящей инструкции.

5.5 При регулярном обращении ПМД и СП система тягового электроснабжения должна обеспечивать устойчивую работу электроподвижного состава при принятых размерах движения и пропуске пакетов поездов с минимальным интервалом нормативного графика движения поездов, если не предусмотрены иные условия организации движения таких поездов на участке.

5.6 В целях повышения напряжения в тяговой сети на тяговых подстанциях, питающих участок обращения поездов ПМД и СП, при необходимости, включаются в работу имеющиеся в резерве устройства. Допускается повышение напряжения холостого хода на шинах тяговых подстанций:

- для участков, электрифицированных на постоянном токе - до 3,85 кВ

с учётом необходимости обеспечения режимов рекуперативного торможения;

- для участков, электрифицированных на переменном токе - до 29 кВ (на опережающей фазе).

5.7 Действия при отключении фидеров контактной сети тяговых подстанций от перегрузки и порядок вывода поездов при остановке электровоза на нейтральной вставке или изолированном сопряжении осуществляются в соответствии с требованиями инструкций, указанных в пунктах 2.19 и 2.26 настоящей Инструкции.

## **6 Требования к устройствам железнодорожной электросвязи и передачи данных (модемам)**

6.1. Устройства железнодорожной электросвязи должны соответствовать требованиям нормативных документов указанных в пунктах 2.1 - 2.3, 2.13, 2.14, 2.25 и 2.32 настоящей Инструкции.

6.2. Проверка действия радиосвязи между стационарными и локомотивными радиостанциями на участках обращения поездов ПМД и СП обеспечивается с использованием технических средств в порядке, установленном [Инструкцией](#) о порядке проверки действия и контроля параметров поездной радиосвязи (см. пункт 2.15 настоящей Инструкции).

6.3 Вождение поездов ПМД и СП с использованием систем управления тормозами поездов и автоматизированного вождения с распределенной тягой допускается только после выполнения мер, предусмотренных настоящей Инструкцией и Местных Инструкций, отражающих особенности вождения поездов ПМД и СП на конкретных участках.

Проверка прохождения радиосигналов между модемами систем управления тормозами поездов и автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой, а также проведение оценки вероятности потери сообщений должны проводиться с помощью встроенных программ диагностики указанных систем до проведения испытаний по организации вождения поездов ПМД и СП.

6.4 В случае выявления в пути следования неисправности локомотивных устройств поездной радиосвязи и/или систем управления тормозами поездов и автоматизированного вождения с распределенной тягой дальнейшее следование поезда с такими локомотивами запрещается.

## **7 Требования к подвижному составу**

7.1 Подвижной состав должен соответствовать требованиям нормативных документов указанных в пункты 2.1 - 2.4, 2.11, 2.12, 2.16, 2.20, 2.21 и 2.27 настоящей Инструкции и другим нормативным актам, устанавливающим нормы содержания подвижного состава в эксплуатации.

7.2.1. Локомотивы, выдаваемые для вождения поездов ПМД, должны иметь исправно действующие:

- локомотивные устройства безопасности по перечню, указанному в пункте 2.27 настоящей Инструкции; датчик контроля состояния тормозной магистрали;

- краны машиниста с положением служебного торможения с замедленной разрядкой уравнительного резервуара;

- при вождении поездов массой 8,3 тыс. т и более - систему управления тормозами поездов (СУТП, РУТП или аналогичные им по функциональным возможностям), а также дуплексные фильтры;

- двухдиапазонную, работающую в диапазонах ГМВ и МВ (аналог/DMR), или трехдиапазонную, работающую в диапазонах ГМВ, МВ (аналог/DMR) и ДМ В (GSM-R/TETRA), радиостанцию технологической радиосвязи, удовлетворяющую требованиям стандарта, указанного в пункте 2.32 настоящей Инструкции, и совместимую с объектами инфраструктуры поездной радиосвязи участка обращения железной дороги;

- две носимые радиостанции диапазона МВ (аналог/DMR).

7.2.2. Локомотивы, выдаваемые для вождения СП, должны иметь исправно действующие:

- локомотивные устройства безопасности по перечню, указанному в пункте 2.27 настоящей Инструкции; датчик контроля состояния тормозной магистрали;

- краны машиниста с положением служебного торможения с замедленной разрядкой уравнительного резервуара;

- двухдиапазонную, работающую в диапазонах ГМВ и МВ (аналог/DMR), или трехдиапазонную, работающую в диапазонах ГМВ, МВ (аналог/DMR) и ДМ В (GSM-R/TETRA), радиостанцию технологической радиосвязи, удовлетворяющую требованиям стандарта, указанного в пункте 2.32 настоящей Инструкции, и совместимую с объектами инфраструктуры поездной радиосвязи участка обращения железной дороги;

- две носимые радиостанции диапазона МВ (аналог/DMR);

- идентичные бортовые базы данных системы автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой по полигону обращения локомотива;

- автоматизированные системы вождения поездов с распределенной тягой и торможением (ИСАВП-РТ или аналогичных им по функциональным возможностям);

- дуплексные фильтры".

7.3. Запрещается эксплуатация локомотива при выявлении неисправностей, указанных в пункте 140 раздела IX Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 года N 250, а также неисправности датчика контроля состояния тормозной магистрали, при наличии замечаний в журнале технического состояния локомотива, (далее - ТУ-152) о сбоях в работе устройств АЛС, КПД, КЛУБ, БЛОК, ИСАВП-РТ, СУТП, РУТП и т.д. после последнего ТО-2 без отметки об исправном состоянии соответствующих устройств по результатам проверки.

## **8 Требования к локомотивным бригадам для вождения поездов массой 8,3 тыс. т и выше и СП**

8.1 К вождению поездов ПМД массой 8,3 тыс. тонн и выше, а также СП

допускаются:

- машинисты локомотивов с классом квалификации не ниже третьего и стажем работы машинистом в грузовом движении на данном участке не менее одного года;
- машинисты и помощники машиниста, прошедшие специальное обучение и успешно прошедшие проверку знаний (см. [п. 8.2](#) настоящей Инструкции);
- машинисты и помощники машиниста, имеющие соответствующее заключение машиниста-инструктора, записанное в служебном формуляре.

8.2 Локомотивные бригады, планируемые для работы с грузовыми поездами ПМД и СП, должны пройти техническую учебу в эксплуатационном локомотивном депо, предусматривающую изучение:

правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами;

инструкций по эксплуатации систем управления тормозами поездов и автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой;

настоящей инструкции;

местных инструкций.

Техническая учеба проводится в порядке, установленном [Регламентом](#) организации технической учебы работников эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги, утвержденным [распоряжением](#) ОАО "РЖД" от 21 мая 2015 года N 1280р.

8.3 Локомотивные бригады, успешно прошедшие проверку знаний согласно [п. 8.2](#) настоящей Инструкции, обеспечиваются необходимой рабочей документацией (режимные карты, выписка из настоящей Инструкции и Местной Инструкций по организации обращения поездов ПМД и СП (по кругу вопросов), памятками по эксплуатации систем управления тормозами поездов и автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой, о порядке действий в нестандартных ситуациях и т.п.).

8.4 С локомотивными бригадами, успешно сдавшими испытания согласно [п. 8.2](#) настоящей Инструкции, проводятся контрольно-заключительные поездки. Перед проведением контрольно-заключительной поездки машинисты должны выполнить не менее одной дублерской поездки с поездами ПМД и не менее двух дублёрских поездок с СП.

8.5 Контрольно-заключительные поездки проводят машинисты-инструкторы локомотивных бригад, имеющие заключение на вождение указанных поездов.

При отсутствии у машиниста-инструктора опыта по вождению поездов ПМД и СП, его допуск к выдаче заключений осуществлять только после проведения им лично в качестве машиниста не менее двух поездок с поездами ПМД и СП по участкам обслуживания.

8.6 После успешно проведённой контрольно-заключительной поездки машинисту выдаётся письменное заключение о праве на вождение СП или ПМД. Оно оформляется машинистом-инструктором, проводившим контрольно-заключительную поездку.

С локомотивной бригадой проводится собеседование у начальника локомотивного депо, а при его отсутствии - у заместителя начальника депо по

эксплуатации. После чего производится запись в служебный формуляр [формы ТУ-57](#) машиниста и помощника машиниста следующего содержания:

"Проведено собеседование по особенностям работы и обеспечению безопасности движения с поездами ПМД и СП. Разрешено вождение указанных поездов. Должность. Дата. Подпись."

Письменное заключение о праве на вождение СП или ПМД утверждается начальником депо (лицом, его замещающим) и передается в отдел кадров депо для хранения в личном деле работника.

8.7 Списки локомотивных бригад, допущенных к вождению ПМД и СП, формируются и утверждаются начальником эксплуатационного локомотивного депо два раза в год при подготовке к работе локомотивного комплекса в зимний и летний период работы. Утвержденные списки выдаются нарядчикам локомотивных бригад основного депо, дежурным по основному и оборотному депо, поездным диспетчерам участков обслуживания, дорожному локомотивному диспетчеру ДЦУП, ЦУТР, ДСП станций формирования поездов ПМД и СП.

8.8 Вновь сформированная локомотивная бригада, выполняющая первую совместную поездку, к ведению поездов ПМД и СП не допускается.

## **9 Требования к режимам вождения поездов ПМД и СП**

9.1 При обращении поездов ПМД и СП не допускаются режимы вождения, при которых между локомотивами и вагонами в составе таких поездов могут возникнуть продольно-динамические силы выше указанных в таблицах 1 и 2 стандарта ОАО "РЖД" (см. пункт 2.25 настоящей Инструкции).

9.2. Тяговое обеспечение поездов ПМД и СП определяется в соответствии с правилами тяговых расчетов (см. пункт 2.17 настоящей Инструкции) и подтверждается результатами опытных поездок, проведенных с поездами ПМД и СП с использованием тягово-энергетических лабораторий.

9.3 При следовании с поездами ПМД и СП должны выполняться следующие ограничения на режимы работы каждого локомотива.

Загруженность локомотивов по сцеплению, которая характеризуется продолжительностью боксования колесных пар и подачи песка в зону контактов колес локомотива с рельсами, следует выбирать в соответствии с критериями рационального режима загруженности локомотива.

*Примечание - при рациональном режиме среднее время проскальзывания колесных пар локомотива не должно превышать 20-30%, а продолжительность подачи песка - 25-45% по отношению к общему времени нахождения локомотива в режиме тяги.*

Температура нагрева лимитирующих элементов тягового оборудования не должна превышать допустимых значений для данной серии локомотива в режимах тяги и электрического торможения.

9.4. Для вождения поездов ПМД и СП региональными дирекциями тяги должны быть разработаны режимные карты. В них должны быть определены режимы тяги и торможения с учетом фактического наличия в составе поезда вагонов (в соответствии с таблицами 1 и 2):

**Максимально допускаемые сжимающие продольные силы квазистатического характера в грузовых поездах повышенной массы и/или длины (в том числе на автосцепках локомотивов)**

Тип железнодорожного подвижного состава	Максимально допускаемые сжимающие продольные силы квазистатического характера в грузовых поездах, в том числе соединенных
Порожние четырехосные грузовые вагоны и груженые четырехосные грузовые вагоны с массой груза 20 т и менее	589 кН (60 тс)
Груженые четырехосные грузовые вагоны с массой груза более 20 т	1176 кН (120 тс)
Пассажирские вагоны и грузовые вагоны на тележках пассажирского типа	589 кН (60 тс)
Магистральные локомотивы (всех серий) в грузовых поездах, в том числе соединенных	1176 кН (120 тс)

При включении в такой поезд короткобазных порожних вагонов (хоппер, зерновоз, цистерна) продольная сжимающая сила не должна превышать 294,21 кН (30 тс).

Сила электрического торможения не должна превышать 490 кН (50 тс).

Таблица 2

**Максимально допускаемые растягивающие продольные силы квазистатического характера в грузовых поездах повышенной массы и/или длины (в том числе на автосцепках локомотивов)**

Тип железнодорожного подвижного состава	Максимально допускаемые растягивающие продольные силы квазистатического характера в грузовых поездах, в том числе соединенных
Порожние четырехосные грузовые вагоны и груженые четырехосные грузовые вагоны с массой груза 20 т и менее	589 кН (60 тс)
Груженые четырехосные грузовые вагоны с массой груза более 20 т	1275 кН (130 тс)
Пассажирские вагоны и грузовые вагоны на тележках пассажирского типа	589 кН (60 тс)
Магистральные локомотивы (всех серий) в грузовых поездах, в том числе соединенных	1275 кН (130 тс)

**Режимные карты утверждаются руководителем региональной дирекции тяги на основании заключений, выданных тягово-энергетическими лабораториями.**

9.5 Порядок включения, опробования, обслуживания автотормозов и управления ими в пути следования грузовых поездов ПМД и СП производится в соответствии с требованиями [Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции), настоящей Инструкции, а также Местной Инструкции.

9.6. Вождение СП длиной от 570 до 800 осей, состоящих из порожних вагонов, с расположением локомотивов в голове и середине поезда должно осуществляться с выполнением условий:

применение тяги на двух локомотивах одновременно (исключить применение тяги только на локомотиве в голове поезда);

обеспечение сжатия состава путем применения вспомогательного или электрического тормоза локомотива в голове состава при движении по спуску;

управление тормозами поезда только с помощью автоматизированной системы вождения поездов с распределенной тягой и торможением.

## **10 Требования к местным инструкциям по организации движения поездов ПМД и СП**

10.1 Местные Инструкции должны содержать:

- регламент взаимодействия работников, причастных к организации обращения поездов ПМД и СП;
- регламент взаимодействия с работниками соседних железных дорог, при обращении поездов ПМД и СП в пределах двух и более железных дорог;
- порядок пользования радиосвязью и регламент переговоров;
- порядок выдачи локомотивной бригаде носителей информации систем регистрации;
- порядок подготовки, формирования, вождения и пропуска поездов ПМД и СП для всех участков железной дороги, по которым предусмотрено обращение таких поездов;
- перечень участков и порядок применения электрического и пневматического торможения при вождении поездов ПМД и СП;
- перечень мест, где возможно соединение и разъединение поездов по условиям плана и профиля пути;
- порядок проведения опробования тормозов при соединении и разъединении поездов на перегоне;
- порядок соединения поездов, с учетом темного времени суток исходя из местных условий;
- перечень боковых путей станций, по которым допускается пропуск поездов ПМД с учётом фактического сечения проводов контактной сети, допустимого падения напряжения в тяговой сети;
- перечень обрывоопасных мест, где запрещается применять регулировочные торможения за исключением внештатных ситуаций;

- порядок отцепки неисправных подвижных единиц от составов поездов ПМД и СП;
- порядок присвоения частотного канала и сетевых адресов поездов ПМД и СП;
- действия работников, причастных к организации обращения поездов ПМД и СП при возникновении аварий и нестандартных ситуаций;
- соблюдение требований по охране труда;
- иные вопросы, требующие отдельного отражения, исходя из местных условий обращения поездов ПМД и СП.

10.2 Местные Инструкции должны быть изучены, практически освоены и приняты к руководству наряду с настоящей Инструкцией всеми работниками, причастными к организации обращения поездов ПМД и СП.

## **11. Организация обращения грузовых поездов массой от 8,3 до 9 тысяч тонн с использованием системы управления тормозами поездов**

### **11.1 Общие положения**

11.1.1 В настоящем разделе Инструкции устанавливается порядок организации обращения грузовых поездов массой от 8,3 до 9 тысяч тонн и числом осей до 400 (включительно) с постановкой локомотива, оборудованного системой управления тормозами поездов в голове состава, блоком хвостового вагона (БХВ) на хвостовом вагоне состава, а также регламент действия причастных работников в соответствии с Инструкцией по эксплуатации систем управления тормозами поездов (СУТП, РУТП или аналогичные им по функциональным возможностям).

11.1.2 Движение поездов массой от 8,3 до 9 тысяч тонн допускается только с исправно действующей системой управления тормозами поездов.

11.1.3 Не допускается обращение поездов массой от 8,3 до 9 тысяч тонн, если по метеоусловиям, текущим или ожидаемым (по краткосрочному прогнозу) за время следования такого поезда, не может быть обеспечено выполнение требований [п. 4.6.](#) настоящей Инструкции на протяжении всего диспетчерского участка.

11.1.4 Порядок включения, опробования, обслуживания автотормозов грузовых поездов массой от 8,3 до 9 тыс. тонн, зарядное давление тормозной магистрали таких поездов, управление тормозами в пути следования, количество стояночных тормозов и тормозных башмаков для удержания на месте такого поезда производится в соответствии с [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции).

Максимальная допускаемая скорость движения поездов по условиям обеспечения поезда тормозами устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с нормами и [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции).

11.1.5 В случае возникновения нестандартных ситуаций, при срабаты-

вании устройств АЛС, САУТ, ДИСК, КТСМ и УКСПС руководствоваться положениями регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД" (см. пункт 2.31 настоящей Инструкции).

11.1.6 Запрещается применять регулировочные торможения на обрывоопасных местах железнодорожного пути, за исключением внештатных ситуаций. Перечень таких мест устанавливается Местными Инструкциями после проведения опытных поездок с использованием тягово-энергетических и тормозоиспытательных вагонов-лабораторий. При необходимости регулировочного торможения на обрывоопасных местах, отпуск автотормозов в поезде производится только после полной остановки.

## **11.2 Порядок действий диспетчерского аппарата и работников станций**

11.2.1 Формирование поездов массой от 8,3 до 9 тысяч тонн, опробование автотормозов и отправление производится на специально выделенных путях станций формирования, указанных в Приложении к ТРА станции.

11.2.2 ДНЦ заранее предупреждает маневрового диспетчера (ДСП) о формировании поезда массой от 8,3 до 9 тысяч тонн с указанием времени отправления. Маневровый диспетчер передает распоряжение работникам смены на формирование такого поезда и предупреждает дежурного по депо или пункту оборота локомотивных бригад о формировании поезда с использованием системы управления тормозами поездов и необходимости выдачи под поезд локомотива с исправной локомотивной частью системой управления тормозами поездов.

11.2.3 ДСП (дежурный по парку), после получения распоряжения от маневрового диспетчера, организовывает работу по формированию и обслуживанию поезда ПМД.

11.2.4 До отправления поезда машинисту выдаётся регистрируемый приказ ДНЦ на номер БХВ и присвоение частотного канала по форме:

"Приказ N \_\_\_\_\_, дата, время. Машинисту поезда N \_\_\_\_\_ массой \_\_\_\_\_ условных вагонов \_\_\_\_\_, с установленным блоком БХВ N \_\_\_\_\_, отправиться со станции \_\_\_\_\_ с установкой системы СУТП (РУТП) на частотный канал N \_\_\_\_\_. ДНЦ (фамилия)".

ДНЦ по поездной диспетчерской связи передает приказ: дежурному по станции отправления поезда, дежурным по станциям маршрута следования поезда, диспетчеру соседнего участка и энергодиспетчеру. ДНЦ предупреждает все линейные пункты контроля, а также посты безопасности по маршруту следования поезда о повышенной бдительности при его осмотре.

Машинисту поезда приказ передается по поездной радиосвязи дежурным по станции формирования и отправления поезда. О передаче приказа и правильном восприятии приказа машинистом поезда дежурный по станции должен сообщить поездному диспетчеру.

11.2.5 Во всех случаях ДСП должен указывать номер частотного ка-

нала в соответствии с распоряжением об упорядочивании програмирования и использования радиочастот (см. пункт 2.34 настоящей Инструкции).

11.2.6 Отправление поездов ПМД со станций формирования производится после получения циркулярного приказа ДНЦ в адрес дежурных по станциям и энергодиспетчера участка, а также диспетчера соседнего участка.

11.2.7 В диспетчерском графике поезда повышенной массы выделяются пометками "ПМ", а повышенной длины - "ПД".

11.2.8 После получения приказа о поступлении поезда НМД на свой диспетчерский участок, ДНЦ обязан проинформировать об этом энергодиспетчера и дорожного диспетчера по району управления ДЦУП с указанием времени поступления поезда.

11.2.9 ДСП и ДНЦ обязаны заблаговременно, но не позднее, чем на предыдущем перегоне информировать машиниста поезда ПМД об изменении условий пропуска по перегонам и станциям. В случаях необходимости, на основе полученной информации машинист обязан своевременно принять меры к остановке поезда на участке с благоприятным профилем пути.

11.2.10 ДНЦ обязан в соответствии с Местной Инструкцией, по требованию энергодиспетчера, принять меры по соблюдению межпоездного интервала.

11.2.11 При получении сообщения от машиниста или ДСП об отказе системы управления тормозами поездов, ДНЦ должен принять меры к расформированию такого поезда. Приказ о расформировании поезда ПМД до установленной массы и длины в соответствии с утвержденными нормами массы для данного участка с указанием станции расформирования передается локомотивной бригаде и ДСП, где будет произведено расформирование.

11.2.12 ДНЦ принимает меры к расформированию поезда порядком, аналогичным, указанному в [п. 11.2.11](#), в случае получения доклада от ДСП о прибытии на станцию такого поезда с неисправной поездной радиостанцией, восстановить которую на станции невозможно. Допускается производить замену на локомотив с исправной поездной радиостанцией.

11.2.13 При регистрации показаний средств контроля типа КТСМ с уровнями тревожной сигнализации "Тревога 1" или "Тревога 2" и, если после осмотра подвижной единицы (вагона, локомотива) в составе поезда неисправность не была обнаружена, ДНЦ отправляет поезд со станции по маршруту следования.

11.2.14 При поступлении приказа ДНЦ о проследовании поезда ПМД, энергодиспетчер обязан привести схему питания и секционирования контактной сети участка к утвержденной для пропуска таких поездов.

11.2.15 В случае срабатывания аппаратуры защиты устройств электроснабжения от перегрузки со снятием напряжения в контактной сети, действия причастных работников осуществляются в соответствии с требованиями инструкций (пунктов 2.19 и 2.26 настоящей Инструкции).

11.2.16 При невозможности подать напряжение и возобновить дальнейшее движение поезда по перегону, его вывод осуществляется вспомогательным локомотивом в порядке, определяемом поездным диспетчером.

Порядок вывода поезда с межподстанционной зоны определяется ДНЦ по согласованию с энергодиспетчером с учетом Местной Инструкции.

11.2.17 Порядок вывода в ремонт оборудования тяговых подстанций и постов секционирования:

- заявки на плановый вывод в ремонт оборудования тяговых подстанций и постов секционирования подаются не менее, чем за двое суток до срока ремонта в дирекцию управления движением для рассмотрения;

- в случае аварийного вывода оборудования тяговых подстанций и постов секционирования в ремонт, руководитель дистанции электроснабжения, при необходимости, должен дать запрет на пропуск поездов ПМД;

11.2.18 Дежурный по станции прибытия по регистрируемой заявке старшего осмотрщика вагонов ПТО вводит пометку в систему ГИД с указанием номера блока БХВ и номера поезда, с которым следует блок БХВ на станцию формирования и указанием номера радиоканала системы управления тормозами поездов.

11.2.19 В случаях получения информации с АРМ ЛПК или от лиц, снимающих показаний с регистрирующих средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, ДСП (при диспетчерской централизации - ДНЦ) должны руководствоваться требованиями инструкции по эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава (см. пункт 2.23 настоящей Инструкции).

### **11.3 Порядок действий работников вагонного хозяйства**

11.3.1 Обработку состава поезда массой от 8,3 до 9 тыс. тонн проводят работники комплексных бригад ПТО со стажем работы в должности не менее одного года.

11.3.2 Подготовку и опробование тормозного оборудования в составе поезда производить в полном соответствии с [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см [п. 2.4](#) настоящей Инструкции).

Зарядку и полное опробование автотормозов от локомотива производить лишь в случае отсутствия на станции стационарной установки опробования автоматических тормозов грузовых поездов.

11.3.3 При наличии в составе поезда вагонов, которые перечислены в [пп. 4.9](#) и [4.10](#) настоящей Инструкции, или не могут следовать в составе поезда ПМД из-за технической неисправности (по техническому состоянию), оператор ПТО вагонов (в случае отсутствия должности оператора ПТО эту операцию выполняет осмотрщик вагонов, назначенный старшим) сообщает об этом ДСП и дежурному по парку и далее действует по их указаниям.

11.3.4 Количество комплектов БХВ систем управления тормозами поездов, закрепленных за ПТО для их хранения и технического обслуживания, должно превышать среднее количество поездов ПМД, формируемых на данной станции.

11.3.5 На всех ПТО, обслуживающих БХВ, должен быть установлен стенд для программирования, тестирования БХВ и считывания информации с регистрирующего устройства БХВ. Доступ к стендсу осуществляется только

лицами, прошедшими специальное обучение и допущенными к обслуживанию БХВ приказом начальника эксплуатационного вагонного депо.

11.3.6 Порядок обслуживания, ремонта, метрологической поверки, транспортировки, установки на хвостовой вагона БХВ осуществляется согласно с руководством по эксплуатации систем управления тормозами поезда (см. пункты 2.18. 2.36 и 2.37 настоящей Инструкции).

11.3.7 Осмотрщик вагонов в хвостовой части поезда после установки и включения БХВ должен запросить у осмотрщика вагонов в головной части поезда подтверждение появления на дисплее в кабине машиниста показаний давления в хвостовой части поезда.

Согласовывая действия с осмотрщиком головной части поезда, должен произвести продувку БХВ от локомотива; после отпуска и зарядки тормозов приступить к опробованию тормозов поезда.

После зарядки тормозной сети проверить действие БХВ при выполнении ступени торможения с локомотива по команде осмотрщика вагонов с головной части поезда:

- убедиться в срабатывании БХВ по кратковременному выпуску воздуха (не более 10 сек.) из выпускного отверстия на корпусе;
- убедиться в срабатывании тормозов по выходу штоков тормозных цилиндров у пяти хвостовых вагонов;
- убедиться после срабатывания тормозов в прекращении выпуска воздуха;
- сообщить по радиосвязи осмотрщику вагонов в головной части поезда о срабатывании тормозов;
- доложить оператору ПТО об установке и нормальной работе БХВ.

11.3.8 Осмотрщик головной части поезда сообщает машинисту номер установленного БХВ и частотный радиоканал, на котором он будет работать.

При оформлении справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии производит в ней отметку о номере установленного блока БХВ и работоспособности системы управления тормозами поездов к работе.

11.3.9 По прибытии поезда на промежуточную станцию, на которой предусмотрено проведение опробования тормозов, осмотрщик вагонов перед его началом должен осмотреть БХВ системы управления тормозами поездов, установленный на хвостовом вагоне, по внешним признакам убедиться в его комплектности, отсутствии видимых повреждений. При этом осмотрщик вагонов обязан проверить действие автотормозов на срабатывание и отпуск по пяти хвостовым вагонам. По окончании опробования осмотрщик вагонов должен произвести запись в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии. На станциях, где не предусмотрена должность осмотрщика вагонов, требования данного пункта производят работники, обученные выполнению операций по опробованию тормозов и получившие допуск к работе с БХВ.

11.3.10 В случае выявления разукомплектования или неисправности, БХВ должен быть демонтирован. После чего производится отцепка вагонов до установленной нормы массы и опробование тормозов в соответствии с

требованиями Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. п. 2.4. настоящей Инструкции). Дальнейший порядок пересылки демонтированного БХВ в ремонт устанавливается Местной Инструкцией. Допускается укомплектование разукомплектованного блока БХВ с последующим проведением опробования тормозов.

11.3.11 По прибытию поезда ПМД на станцию назначения, работники вагонного хозяйства должны демонтировать БХВ.

11.3.12 В случае выявления неисправности или некомплектности БХВ при сдаче составляется акт. Акт подписывается принимающим и сдающим работниками, а утверждается начальником эксплуатационного вагонного депо или его заместителем.

11.3.13 Обязательное считывание и расшифровка информации с регистрирующего устройства БХВ системы управления тормозами поездов производится в следующих случаях:

- остановка поезда ПМД на перегоне из-за неисправности вагонов или локомотива;
- сбой в работе системы управления тормозами поездов;
- нарушение безопасности движения, возникшее в процессе следования поезда по участку железной дороги с использованием системы управления тормозами поездов.

11.3.14 При выявлении в поезде ПМД неисправного вагона, зарегистрированным средствами контроля типа КТСМ, и прибытия его на станцию, осмотрщик вагонов должен произвести осмотр зарегистрированного вагона и дать заключение о возможности его дальнейшего следования в составе поезда. Отправление такого поезда без заключения специалиста вагонного депо производится только после отцепки неисправного вагона. При отсутствии неисправности в зарегистрированном вагоне должны быть осмотрены по два смежных вагона в каждую сторону от зафиксированного. При наличии информации о сбоях средств контроля в счете вагонов на этот поезд производится осмотр всех вагонов с указанной стороны поезда.

Если неисправность в поезде не обнаружена, то по приказу ДНЦ поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

11.3.15 При выявлении в поезде ПМД неисправного вагона, зарегистрированным средствами контроля типа КТСМ с уровнем тревожной сигнализации "Тревога 2", если машинист поезда затребовал выезд осмотрщика вагонов к поезду, осмотрщик вагонов прибывает на перегон и производит осмотр состава. После чего докладывает через дежурного по станции ДНЦ о возможности дальнейшего следования в составе поезда вагона, зарегистрированного средствами контроля типа КТСМ.

## **11.4 Порядок действий работников локомотивного хозяйства**

11.4.1. При явке локомотивной бригады на работу под поезда массой 8,3 тыс. т и более дежурный по депо (помощник дежурного по депо, дежурный пункта явки) обязан проверить наличие у машиниста соответствующего заключения на право вождения поездов массой 8,3 тыс. т и более.

11.4.2 Работник, ответственный за проверку исправности системы

управления тормозами поездов, назначенный приказом начальника ремонтного локомотивного депо, организует на локомотиве, предназначенном для ведения поезда с использованием системы управления тормозами поездов, проверку:

- работоспособности блоков управления тормозами поездов;
- соответствия радиочастотных настроек системы управления тормозами поездов;
- наличия устойчивой радиосвязи между оборудованием системы управления тормозами поездов в ведущей кабине локомотива и блоком БХВ. Расстояние между проверяемым локомотивом и блоком БХВ, при проверке устойчивости радиосвязи должно быть не менее 1,5 км.

Радиомодемы в нерабочей кабине проверяемого локомотива и на локомотивах, не осуществляющих совместную работу с каким-либо БХВ, должны находиться в выключенном состоянии.

11.4.4 При приемке электровоза под поезд ПМД машинист обязан:

- проверить работоспособность системы управления тормозами поездов на локомотиве;
- в случае выявленной неисправности такой системы, машинист докладывает об этом дежурному по депо (пункту оборота).

11.4.5 После прицепки локомотива к составу и зарядки тормозной магистрали, порядок опробования тормозов производится в соответствии с требованиями [Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. п. 2.4. настоящей Инструкции).

11.4.6 После установки и подключения БХВ, машинист поезда проверяет работоспособность системы управления тормозами поездов в целом и записывает в сопроводительных документах на поезд и в маршруте машиниста в разделе "Замечания" номер диспетчерского приказа о следовании с поездом ПМД, номер частотного канала системы управления тормозами поездов, время, фамилию ДНЦ и краткое содержание приказа.

11.4.7 При сдаче локомотива в основном или обратном депо машинист обязан при выявлении любых нарушений в работе системы управления тормозами поезда ПМД произвести запись в журнале [формы ТУ-152](#).

## 11.5 Порядок следования поезда ПМД по участку железной дороги

11.5.1 При следовании с поездом ПМД по участку железной дороги машинист должен осуществлять ведение поезда в соответствии с [разделом 9](#) настоящей Инструкции.

11.5.2 При необходимости регулировочного торможения на обрыво-опасных местах, отпуск автотормозов в поезде производится только после полной остановки поезда.

11.5.3 Экстренное торможение применяется только в случаях необходимости немедленной остановки поезда, при возникновении угрозы безопасности движения. При выполнении полного служебного торможения не допускается понижение давления в тормозной магистрали ниже 0,38 МПа ( $3,8 \text{ кгс}/\text{см}^2$  ).

11.5.4 После применения экстренного или полного служебного торможения машинист немедленно передает ДНЦ через дежурного по ближайшей станции сообщение по форме:

"Я, машинист (фамилия) поезда N .... на .... км ... пикета применил экстренное (полное служебное) торможение на \_\_\_\_\_ километре \_\_\_\_\_ пикете перегона \_\_\_\_\_ по причине \_\_\_\_\_. "

Дополнительно он информирует машинистов встречных и вслед идущих поездов по форме:

"Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда N ... остановился на \_\_\_\_\_ километре, \_\_\_\_\_ пикете четного (нечетного) пути перегона \_\_\_\_\_ после применения экстренного торможения. Сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!".

11.5.5 Отпуск автотормозов в поезде ПМД выполняется в соответствии с [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции), при этом, с целью исключения продольных реакций в поезде, необходимо выдержать локомотив в заторможенном состоянии 40-60 секунд с давлением в тормозных цилиндрах 0,15-0,27 МПа (1,5-2 кгс/см<sup>2</sup>), после чего отпустить ступенями тормоз локомотива.

11.5.6 Запрещается производить отпуск тормозов поезда до его полной остановки при скорости менее 30 км/час, независимо от температуры окружающей среды.

11.5.7 После отпуска тормозов в поезде на ходу набор тяги производится по истечении не менее одной минуты.

11.5.8 В случае снятия напряжения в контактной сети из-за срабатывания аппаратуры защиты на тяговых подстанциях, локомотивная бригада руководствуется соответствующими положениями инструкции о порядке действий при повреждениях контактной сети (см. пункт 2.19 и 2.26 настоящей Инструкции).

11.5.9 В случае выхода из строя оборудования системы управления тормозами поездов локомотива или БХВ машинист должен доложить о её неисправности ДНЦ участка, который обязан принять меры к переформированию поезда на ближайшей станции.

Приказ о расформировании поезда ПМД до установленной в дорожном приказе для данного участка массы и длины ДНЦ передаёт локомотивной бригаде с указанием станции расформирования поезда в соответствии с утвержденными нормами массы.

11.5.10 При возникновении неисправности устройств контактной сети или повреждения токоприемников машинисты должны действовать согласно инструкции о порядке действий локомотивных бригад и работников дистанции электроснабжения при повреждениях токоприемников и контактной сети (см. пункты 2.19 и 2.26 настоящей Инструкции).

## 12 Организация обращения грузовых соединенных поездов

### 12.1 Общие положения

12.1.1 Вождение СП на полигонах нескольких железных дорог локомотивами, оборудованными системами вождения поездов с распределенной

тягой (ИСАВП-РТ или аналогичной ей по функциональным возможностям), допускается при оснащении указанных систем необходимым единым программным обеспечением для всего полигона обращения таких поездов.

12.1.2 Участки обращения локомотивных бригад, станции переформирования и гарантийные участки ПТО вагонов для СП сохраняются такими же, как и для поездов нормальной длины.

12.1.3 Вождение СП организуется по разработанным расписаниям для таких поездов и отмечается на ГИД двойной линией. Изменение номера СП после соединения также отмечается на ГИД.

12.1.4 При организации обращения СП разрешается применение радиотелефонов ремонтно-оперативной радиосвязи РОПС-GSM.

## **12.2 Порядок действий диспетчерского аппарата и работников станций при подготовке поездов к соединению**

12.2.1 ДНЦ заранее предупреждает маневрового диспетчера (ДСП) о формировании СП с указанием места и времени его формирования и времени отправления. Маневровый диспетчер передает распоряжение работникам смены на формирование такого поезда и предупреждает дежурного по депо или пункту оборота локомотивных бригад о формировании СП и необходимости выдачи под поезда, планируемые к соединению, локомотивов с исправной системой вождения поездов с распределенной тягой.

*Примечание - допускается выдача под СП локомотивов, не оборудованных системами управления распределенной тягой только в случаях предусмотренных п. 1.5 настоящей Инструкции.*

12.2.2 При наличии в составе одного из поездов, планируемых к соединению, вагонов, которые не могут следовать в составе СП согласно п. 4.9 настоящей Инструкции, ДСП по согласованию с маневровым диспетчером принимает решение об исключении такого вагона из состава поезда или с ДНЦ об отмене СП.

12.2.3 Объединение поездов в СП производится по регистрируемому в "Книге диспетчерских распоряжений" формы ДУ-58 приказу ДНЦ следующей формы.

"Машинист поезда N \_\_\_\_\_ фамилия \_\_\_\_\_ локомотив N \_\_\_\_\_ и машинист поезда N \_\_\_\_\_ фамилия \_\_\_\_\_ локомотив \_\_\_\_\_. Приказ N \_\_\_\_\_. Дата, время. Приказываю соединить поезда на \_\_\_\_\_ км \_\_\_\_\_ ПК \_\_\_\_\_ главного пути перегона (станции) \_\_\_\_\_ с установкой ИСАВП-РТ и ее настройка на сетевой адрес N \_\_\_\_\_. Первому поезду в составе соединенного присвоен N \_\_\_\_\_, второму поезду присваивается N \_\_\_\_\_, соединенному поезду проследовать до \_\_\_\_\_ км, пк \_\_\_\_\_ перегона (станции), время выдачи \_\_\_\_\_. ДНЦ фамилия".

Приказ передается дежурным по станции соединения и по маршруту следования, а также поездному диспетчеру следующего участка по маршруту следования СП. ДСП станции соединения передаёт данный приказ машинистам локомотивов соединяемых грузовых поездов по поездной радиосвязи. При диспетчерской централизации приказ ДНЦ передаётся непосредственно машинистам.

12.2.4 Формирование и отправление СП осуществляется по жестким

ниткам графика. Отклонение от них допускается не более чем на 2 часа.

12.2.5 Номер сетевого адреса, на котором будет производиться работа системы автоматизированного вождения поездов с распределенной тягой данного СП, устанавливается по номеру первого поезда. Запрещается присвоение одинаковых сетевых адресов систем вождения поездов с распределённой тягой в течение отчётных суток.

### **12.3 Порядок действий работников вагонного хозяйства при подготовке поездов к соединению**

12.3.1 Разрешается работникам вагонного хозяйства производить подготовку тормозного оборудования в составах, предназначенных для последующего соединения, находящихся на разных путях. При этом производится полное опробование тормозов каждого из составов, с выдачей машинистам справок об обеспечении тормозами и исправном их действии. При наличии у машиниста справки об обеспечении тормозами и исправном их действии опробование тормозов не требуется.

12.3.2 Тормозное нажатие на 100 т массы в СП принимают по наименьшему значению тормозного нажатия одного из объединенных составов, при условии выполнения требования [п. 4.11](#) настоящей Инструкции.

### **12.4 Порядок действий работников локомотивного хозяйства при подготовке поездов к соединению**

12.4.1 При явке локомотивной бригады на работу, для ведения СП, дежурный по депо (помощник дежурного по депо, дежурный пункта явки) обязан по служебному формуляру и утвержденному списку проверить наличие у машиниста заключения на право вождения соединенных поездов.

12.4.2 При приемке локомотива для следования с СП машинист должен проверить наличие штампа об исправности системы вождения поездов с распределенной тягой в журнале [формы ТУ-152](#). После чего произвести предрейсовую диагностику и проверку работоспособности системы вождения поездов с распределенной тягой со вторым локомотивом, согласно руководству по эксплуатации (см. пункт 2.21 настоящей Инструкции), результаты проверки записать в журнал [формы ТУ-152](#) по следующей форме:

"ИСАВП-РТ (или иная аналогичная по функциональным возможностям система вождения поездов с распределенной тягой) проверена, исправна.

12.4.3 При приемке локомотива проверить наличие штампа в журнале [формы ТУ-152](#) об исправности локомотивной радиостанции поездной радиосвязи и произвести проверку её работоспособности.

12.4.4 После получения приказа ДНЦ на соединение поездов, машинисты соединяемых поездов обязаны установить между собой связь по поездной радиосвязи, сообщить друг другу номер своего локомотива, поезда, его массу, длину в осях, тормозное нажатие (по справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии), свою фамилию и убедиться по натуральным листам поездов, что оба соединяемых поезда соответствуют требованиям настоящей Инструкции.

### **12.5 Порядок формирования СП**

12.5.1 При соединении поездов на станции, первый поезд принимается на свободный путь по открытому входному (маршрутному) светофору, а второй - при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора. Для проследования запрещающего показания входного (маршрутного) светофора машинисту второго поезда по поездной радиосвязи передается регистрируемый приказ дежурного по станции по форме:

"Приказ N \_\_\_\_\_, дата и время. Машинисту поезда N \_\_\_\_\_ разрешается проследовать запрещающее показание входного (маршрутного) светофора литер \_\_\_\_\_ станции \_\_\_\_\_ и следовать для соединения на \_\_\_\_\_ путь, занятый поездом N \_\_\_\_\_ ДСП \_\_\_\_\_".

12.5.2 При получении приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, машинист обязан остановиться у указанного светофора и далее проследовать его с особой бдительностью порядком, предусмотренным ИДП (см. п. 2.2. настоящей Инструкции).

12.5.3 Машинист локомотива первого поезда следует до места, указанного в приказе поездного диспетчера, и по поездной радиосвязи сообщает машинисту второго поезда об остановке по форме:

Внимание! Машинисту поезда N \_\_\_\_\_ фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_. Я, машинист поезда N \_\_\_\_\_, фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_ остановился на \_\_\_\_\_ км \_\_\_\_\_ ПК (\_\_\_\_\_ пути станции \_\_\_\_\_) для формирования соединенного поезда. Условная длина поезда \_\_\_\_\_".

Машинист второго поезда по поездной радиосвязи подтверждает полученную информацию.

12.5.4 При формировании поезда на перегоне, машинисту второго поезда выдаётся предупреждение с указанием (км, пк) местонахождения хвостовой части первого поезда. После получения приказа на соединение машинист второго поезда при следовании к месту соединения должен остановиться у проходного светофора с запрещающим показанием и далее проследовать его с особой бдительностью порядком, предусмотренным ИДП (см. п. 2.2. настоящей Инструкции).

12.5.5 Машинист второго поезда при следовании на соединение обязан за 150-200 метров снизить скорость до 5 км/час и остановить поезд на расстоянии 10-15 метров от хвостового вагона первого поезда.

12.5.6 После остановки и согласования своих действий, машинисты соединяемых поездов перед соединением устанавливают системы вождения поездов с распределенной тягой в своих локомотивах на соответствующий режим управления (ведущий или ведомый) и проверяют наличие связи между системами вождения поездов с распределенной тягой в соответствии с присвоенным сетевым адресом. При отсутствии такой связи машинисты соединяемых поездов сообщают ДСП и ДНЦ о неисправности системы вождения поездов с распределенной тягой и получают от последнего приказ на дальнейшее следование поездов обычным порядком (без соединения).

12.5.7 При подготовке поездов к соединению система вождения поездов с распределенной тягой переводится в "маневровый режим".

12.5.8 Перед соединением поездов помощник машиниста локомотива второго поезда обязан осмотреть автосцепку хвостового вагона первого поезда, убедиться в готовности к сцеплению со своим (ведомым) локомотивом. Сцепление локомотива второго поезда с последним вагоном впереди стоящего поезда осуществлять при скорости не более 3 км/час.

При соединении поездов осаживание первого поезда категорически запрещается!

Кратковременным движением локомотива второго поезда назад посредством отпуска тормозов или включением тяги проверить сцепление с хвостовым вагоном первого поезда. Снять с подвески концевые рукава тормозной магистрали хвостового вагона первого поезда и локомотива второго поезда и соединить их.

После этого доложить машинисту локомотива первого поезда (ведущего) по поездной радиосвязи:

"Машинисту поезда N \_\_\_\_\_ фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_. Я, машинист поезда N \_\_\_\_\_, фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_. Соединение с хвостовой частью поезда N \_\_\_\_\_ выполнил".

Ответственность за правильность сцепления между локомотивом второго поезда и последним вагоном первого поезда, соединение рукавов тормозных магистралей и открытие концевых кранов между ними возлагается на машиниста локомотива второго поезда (ведущего).

12.5.9 После соединения поездов на станции или перегоне целостность тормозной магистрали и исправное действие датчика контроля состояния тормозной магистрали на локомотивах в СП проверяются в порядке, изложенном в [пункте 31](#) приложения N 3 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. пункт 2.4 настоящей Инструкции).

В случаях разъединения СП на перегоне, порядок проведения опробования тормозов определяется владельцем инфраструктуры и указывается в Местных Инструкциях.

В случаях соединения и разъединения СП на перегоне, порядок проведения опробования тормозов определяется владельцем инфраструктуры и указывается в Местных Инструкциях.

12.5.10 При организованном обращении СП на участках и направлениях железной дороги, с использованием автоматизированной системы вождения поездов с распределенной тягой, запрещается объединение грузовых поездов при её неисправности.

12.5.11 После соединения составов на ведомом локомотиве в составе СП:

- перевести работу устройств безопасности в режим "Двойная тяга";
- проверить работу сбора схемы режима тяги;
- перевести систему вождения поездов с распределенной тягой в режим ведения СП;
- ввести в систему вождения поездов с распределенной тягой параметры движения согласно полученным документам.

12.5.12 После выполнения вышеперечисленных действий выполняется технологическое опробование тормозов, в том числе с использованием кнопочного контроллера. Помощник машиниста ведомого поезда проверяет

срабатывание и отпуск пяти хвостовых вагонов первого поезда и пяти головных вагонов второго поезда.

## 12.6 Порядок следования СП по участку железной дороги

12.6.1 Отправление и приём СП производится согласно [приложению N 9 ИДП](#) (см. [п. 2.2.](#) настоящей Инструкции). Порядок отправления соединенного поезда на перегон (в случае формирования его на станции) и его приёма указывается в Приложении к ТРА станции.

12.6.2. СП на всем пути следования от места объединения до места разъединения, считается за одну единицу. Нумерация поезда устанавливается в соответствии с распоряжением, указанным в пункте 2.29 настоящей Инструкции".

12.6.3 Скорость движения СП устанавливается в соответствии с действующим приказом по допускаемым скоростям движения поездов и при условии обеспечения тормозным нажатием в соответствии с [Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции).

12.6.4 В пути следования машинисты локомотивов СП выполняют проверку поездной радиосвязи между собой в местах, установленных Местными Инструкциями, при этом первым посыпает вызов машинист ведомого локомотива.

12.6.5 Перед участком, установленным для проверки действия тормозов в пути следования, машинист ведущего локомотива информирует о своих действиях машиниста ведомого локомотива.

Проверка действия тормозов в пути следования производится в режиме управления от кнопочного контроллера. Величина снижения давления в уравнительном резервуаре выполняется в соответствии и порядком, установленным [Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции). При каждом торможении машинисты контролируют срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали по сигнализации соответствующей контрольной лампы ("ТМ").

Если величина снижения давления в уравнительном резервуаре в режиме автоматического управления движением не достигла установленного значения (см. [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции) в соответствии с заданными параметрами, машинист ведущего локомотива обязан нажать кнопку "Торможение до полной остановки поезда". Отпуск тормозов производится только после полной остановки. После этого он через дежурного ближайшей станции сообщает поезному диспетчеру об остановке.

12.6.6 После выполнения проверки действия автотормозов в пути следования, машинист ведущего локомотива, координируя свои действия с машинистом ведомого локомотива, обязан перейти в режим автоворедения.

12.6.7 Вождение соединенных поездов осуществляется в режиме автоворедения. В случаях, связанных с обеспечением безопасности движения, по местным условиям ведения СП машинист ведущего локомотива имеет право перехода в режим ведения поезда с кнопочного контроллера. Условия

перехода из режима автоворедения в режим кнопочного контроллера и обратно, а также применение электрического торможения (рекуперативного, реостатного) осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации (см. пункт 2.20 настоящей Инструкции).

12.6.8 Если в процессе поездки при регулировочном торможении величина снижения давления в уравнительном резервуаре в режиме автоматического управления движением не достигла установленного значения в соответствии с заданными параметрами, машинист ведущего локомотива, координируя свои действия с машинистом ведомого локомотива, обязан дать команду на увеличение разрядки уравнительного резервуара до установленной величины с помощью кранов машиниста на обоих локомотивах.

12.6.9 Если при проследовании поезда места, установленного для проверки действия автотормозов в пути следования, машинист ведущего локомотива не производит такую проверку, то машинист ведомого локомотива в составе СП обязан выяснить причину у машиниста ведущего локомотива по поездной радиосвязи и потребовать выполнить проверку действия тормозов в пути следования.

Если машинист ведущего локомотива не отвечает - принять меры к остановке поезда.

12.6.10 После остановки СП с применением автотормозов до приведения локомотивов в движение необходимо выждать время с момента начала отпуска автотормозов (от крана машиниста или от кнопочного контроллера), в соответствии с [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции), но не менее:

- 3 минуты после служебного торможения;
- 4 минуты после полного служебного торможения;
- 6 минут после экстренного торможения.

В зимний период указанное время увеличивается в 1,5 раза.

12.6.11 В пути следования в случае выявления неудовлетворительной работы автотормозов поезд должен быть остановлен по возможности на благоприятном в плане и профиле участке пути и разъединен.

12.6.12 Экстренное торможение применяется в случаях требующих немедленной остановки, или если система вождения поездов с распределенной тягой не обеспечивает регламентированного подъезда к запрещающему сигналу.

Для снижения продольно-динамических реакций в СП, экстренное торможение выполняется следующим порядком.

Машинист ведущего локомотива нажатием кнопки "Торможение поезда до остановки" обеспечивает начало синхронного торможения в СП. После передачи информации машинисту ведомого локомотива, применяет экстренное торможение.

Внимание! Кнопка "Торможение поезда до остановки" работает только при включенном тумблере "Выходные цепи".

12.6.13 Если в процессе ведения СП появились признаки возможного разрыва тормозной магистрали (срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали, частые включения компрессоров и т.д.), то машинист, выявивший данные признаки, должен нажать на кнопку "Торможение

"поезда до остановки" и сообщить по поездной радиосвязи о своих действиях машинисту второго локомотива.

После остановки СП локомотивные бригады осматривают поезд и выясняют причину снижения давления. О результатах осмотра докладывают ДНЦ. В случае невыяснения причины понижения давления в тормозной магистрали поезда дальнейшее следование осуществлять только после разъединения. Приказ на разъединение даёт ДНЦ.

12.6.14 Если в процессе ведения поезда на ведомом локомотиве поезда происходит срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или наблюдается понижение давления в тормозной магистрали без срабатывания датчика контроля состояния тормозной магистрали, машинисты должны действовать в соответствии с [п. 37 Приложения 3 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4 настоящей Инструкции](#)).

12.6.15 Машинистам запрещается производить отпуск тормозов при скорости менее 30 км/час, а также осуществлять несогласованные действия при управлении тормозами и тягой поезда.

12.6.16 После остановки СП с применением полного служебного или экстренного торможения машинист ведущего локомотива обязан сообщить об остановке машинистам встречных и попутных поездов и ДСП станций, ограничивающих данный перегон, по форме, указанной в [ИДП](#) (см. [п. 2.2 настоящей Инструкции](#)).

При получении информации об остановке СП на перегоне с применением экстренного или полного служебного торможения, ДСП сообщает об этом причастным работникам для проведения осмотра состояния верхнего строения пути в месте остановки.

12.6.17. С целью предотвращения автостопных торможений в случаях внезапного появления на локомотивном светофоре желтого с красным или красного огней из-за нарушения нормальной работы устройств АЛС, при разрешающем показании напольного светофора и когда после нажатия на рукоятку бдительности свисток автостопа не прекращается, необходимо действовать согласно инструкции о порядке пользования АЛС (см. пункт 2.11 настоящей Инструкции).

12.6.18. Возвращение в автоматизированный режим ведения поезда производится порядком, установленным руководством по эксплуатации системы (см. пункт 2.20 настоящей Инструкции), только после полной остановки и отпуска тормозов в составе поезда

12.6.19 В случаях неустойчивой работы системы вождения поездов с распределенной тягой, устройств и систем безопасности, возникновения повышенных продольно-динамических реакций в поезде ДНИ, по заявке машиниста первого поезда должен принять меры к разъединению такого поезда.

12.6.20 Порядок передачи локомотивными бригадами информации ДНЦ, ДСП, а также порядок периодической проверки исправности действия и доступности радиосвязи с использованием носимых радиостанций и другие меры безопасности при отказе поездной радиосвязи отражаются в Местных Инструкциях.

12.6.21 В случае возникновения в пути следования неисправности поездной радиосвязи, СП должен быть остановлен на благоприятном в плане и профиле участке пути и разъединён. Порядок вывода поездов с перегона и их дальнейшее следование определяется в Местных Инструкциях.

12.6.22 За два часа до поступления поезда на соседний диспетчерский участок, ДНЦ обязан передать копию циркулярного приказа о следовании СП поездному диспетчеру соседнего участка с указанием времени подхода СП.

После получения приказа о поступлении СП на свой диспетчерский участок, ДНЦ обязан проинформировать об этом энергодиспетчера с указанием времени поступления поезда.

12.6.23 ДНЦ или по его команде ДСП обязан информировать машинистов СП об изменениях условий пропуска по перегонам и станциям не позднее, чем за один перегон до места начала действия таких изменений. В случаях необходимости, на основе полученной информации, машинисты обязаны снизить скорость или остановить СП на участке с благоприятным профилем пути.

12.6.24 Во всех случаях вынужденной остановки СП не предусмотренной графиком движения, если возникла необходимость его разъединения, машинисты обоих локомотивов по радиосвязи должны согласовывать свои действия по разъединению поездов. После согласования помощник машиниста второго поезда выполняет операции по разъединению поездов и проведению сокращенного опробования тормозов.

При неисправности поездной радиосвязи, а также при недоступности радиосвязи с использованием носимых радиостанций, машинисты направляют навстречу друг другу своих помощников для согласования действий по разъединению поездов.

12.6.25 Порядок действий работников железнодорожного транспорта при срабатывании средств контроля технического состояния подвижного состава (УКСПС) при следовании СП по участку железной дороги аналогичен указанным в [пп. 11.3.14](#) и [11.3.15](#) настоящей Инструкции.

## **12.7 Эксплуатация систем энергоснабжения при вождении СП**

12.7.1 При поступлении приказа ДНЦ о проследовании СП, энергодиспетчер обязан привести схему питания и секционирования контактной сети участка к утвержденной для пропуска таких поездов.

12.7.2 При получении сообщения о понижении напряжения в тяговой сети ниже допустимого уровня, энергодиспетчер принимает меры по включению в работу имеющихся в резерве устройств. Включённые резервные устройства выключаются только после того, как все СП покинут примыкающие к данной подстанции фидерные зоны.

12.7.3 В случаях отключения выключателей фидеров контактной сети, возникновения неисправности устройств контактной сети или повреждения токоприемников энергодиспетчер и машинисты должны действовать в соответствии с требованиями инструкции и регламента (см. пункты 2.19 и 2.31 настоящей Инструкции).

12.7.4 При невозможности подачи напряжения и устранения неисправностей устройств электроснабжения, когда не может быть обеспечено дальнейшее продвижение СП, производится его разъединение.

12.7.5 Во избежание пережога контактных проводов и излома токоприёмников электроподвижного состава запрещаются остановки и стоянки СП с поднятыми токоприемниками в местах токоразделов, а именно:

- на изолирующих сопряжениях анкерных участков;
- на секционных изоляторах контактной сети;
- на нейтральных вставках.

12.7.6 В случае непредвиденной остановки СП и попадания электровоза на нейтральную вставку, изолирующую сопряжение или секционный изолятор, машинист немедленно опускает токоприемники, о чём информирует второго машиниста в составе СП и энергодиспетчера.

После принятия мер энергодиспетчером по включению разъединителя, подающего напряжение на нейтральную вставку и уведомления об этом поездного диспетчера, остановившемуся поезду разрешается возобновить движение.

При отсутствии возможности подать напряжение на нейтральную вставку вывод поезда производится с помощью вспомогательных локомотивов, находящихся вне нейтральной вставки контактной сети, изолирующего сопряжения или секционного изолятора.

12.7.7 При необходимости проследования участка пути с опущенными токоприемниками, машинист ведущего локомотива дает команду машинисту ведомого локомотива на выключение тяги и опускание токоприемников по форме:

"Машинист поезда N \_\_\_\_\_, фамилия \_\_\_\_\_, локомотива N \_\_\_\_\_, на км \_\_\_\_\_, пк \_\_\_\_\_ опустить токоприемник".

Машинист ведомого локомотива повторяет команду и опускает токоприемники в указанном месте. Подъем токоприемников осуществляется последовательно на каждом локомотиве по мере проследования места повреждения контактной сети.

## 12.8 Порядок разъединения СП

12.8.1 Разъединение поездов производится на перегонах и станциях, в местах установленных Местными Инструкциями по регистрируемому приказу ДНЦ переданного машинистам и ДСП станции (ДСП станций, ограничивающих перегон) где будет произведено разъединение по форме:

"Приказ N \_\_\_\_\_, дата, время передачи приказа. Машинистам соединённого поезда N \_\_\_\_\_, фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_ и фамилия \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_ разъединиться на \_\_\_\_\_ пути станции \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_ км пк \_\_\_\_\_ перегона \_\_\_\_\_. ДНЦ \_\_\_\_\_.

12.8.2 В случае, если поездам, следовавшим в составе СП, присваивались новые номера, при разъединении им должна быть сохранена прежняя нумерация.

12.8.3 После остановки СП для разъединения, помощник машиниста второго локомотива до отпуска тормозов производит перекрытие концевых кранов тормозных магистралей. После получения информации машинистом

первого локомотива о перекрытии кранов, машинисты производят отпуск тормозов и зарядку тормозных магистралей с завышением давления по уравнительному резервуару на 0,05-0,07 МПа (0,5-0,7 кгс/см<sup>2</sup>). Помощник машиниста второго локомотива производит расцепку автосцепных устройств между вторым локомотивом и последним вагоном первого поезда и контролирует процесс разъединения поездов. Машинист первого поезда производит разрыв между поездами 10-15 м со скоростью не более 3 км/час.

12.8.4 После полной зарядки тормозной магистрали сокращённое опробование тормозов в обоих поездах на перегоне производится помощником машиниста второго поезда, а при разъединении на станциях - специалистом вагонного хозяйства или работниками, определёнными в Местной Инструкции, в соответствии с требованиями [Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4](#). настоящей Инструкции).

12.8.5 В целях сокращения времени простоя поездов для проведения сокращённого опробования тормозов в местах разъединения СП во время длительных технологических окон, допускается организация временных постов специалистов вагонного хозяйства.

12.8.6 Машинист второго поезда о результатах проверки отпуска тормозов докладывает машинисту первого поезда.

12.8.7 После разъединения поездов их отправление и следование производится по показаниям светофоров. Система вождения поездов с распределенной тягой переводится в режим "Одиночный" согласно руководству по эксплуатации.

12.8.8 После проследования СП от места соединения до места разъединения в разделе "Сведения о ходе, массе и составе поезда" маршрута машиниста указывается изменение номера поезда, а в разделе "Замечания", после разъединения, машинист локомотива, следовавшего первым в СП, производит следующую запись:

"По приказу ДНЦ N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ следовал в соединенном поезде первым от ст. (км) \_\_\_\_\_ до ст. (км) \_\_\_\_\_, с машинистом ТЧ \_\_\_\_\_ ФИО \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_, поезд N \_\_\_\_\_".

Машинист локомотива второго поезда в составе СП производит следующую запись:

"По приказу ДНЦ \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ следовал в соединенном поезде вторым от ст. (км) \_\_\_\_\_ до ст. (км) \_\_\_\_\_ с машинистом ТЧ \_\_\_\_\_ ФИО \_\_\_\_\_, локомотив N \_\_\_\_\_, поезд N \_\_\_\_\_".

12.8.9 При сдаче локомотивов машинисты СП производят запись в журнал [формы ТУ-152](#) замечания по работе системы вождения поездов с распределенной тягой, выявленные в пути следования, а в случае их отсутствия производят запись:

"Замечаний по работе ИСАВП-РТ (или иной аналогичной по функциональным возможностям системы вождения поездов с распределенной тягой) нет".

## 12.9 Особенности вождения СП по поездной радиосвязи

12.9.1 Приведение в движение СП без использования системы вождения поездов с распределенной тягой производится по указанию машиниста ведущего локомотива:

"Машинист локомотива поезда N \_\_\_, (называет показание сигнала), отправляемся".

Приведение в движение СП осуществляется в три этапа (при этом должен обеспечиваться минимальный уровень продольно-динамических сил в поезде и плавность трогания):

На первом этапе машинист ведомого локомотива отвечает:

"Машинист локомотива поезда N \_\_\_\_\_, трогаюсь".

Машинист ведомого локомотива плавно увеличивает силу тяги локомотива. При этом в течение 5-10 секунд второй поезд в составе соединенного приводится в растянутое состояние и происходит сжатие хвостовой части первого поезда.

На втором этапе машинист ведомого локомотива вызывает машиниста ведущего локомотива:

"Машинист локомотива поезда N \_\_\_\_\_, трогайся".

Машинист ведущего локомотива дублирует указание по радиосвязи и выполняет его.

При этом в течение 5-8 секунд первый из СП приводится в растянутое состояние и начинается движение всего СП.

На третьем этапе машинист ведущего локомотива вызывает:

"Машинист локомотива поезда N \_\_\_\_\_ набираемся до ходовой позиции N \_\_\_\_\_. "

Машинист ведомого локомотива дублирует указание по поездной радиосвязи и выполняет его. Машинист ведущего локомотива, получив подтверждение, производит набор позиций контроллера машиниста.

12.9.2 Приведение в движение СП электровозами постоянного тока должно осуществляться согласно инструкции о порядке использования токоприемников (см. пункт 2.26 настоящей Инструкции) и руководством по эксплуатации данных электровозов.

12.9.3 Режим ведения СП задается машинистом ведущего локомотива в соответствии с режимными картами, разработанными на основании опытных поездок. В них, во избежание перегрева проводов контактной сети, выдавливания вагонов и разрыва автосцепных устройств, устанавливаются режимы вождения поездов исходя из рационального режима эксплуатации локомотива данной серии. Места и порядок применения электрического торможения определяются Местными Инструкциями.

12.9.4 Для снижения продольно-динамических реакций в СП набор и сброс тяговых и тормозных позиций локомотивами (за исключением экстренного торможения) должно производиться таким образом, чтобы возрастание силы тяги от нуля до максимального значения и ее снижение с максимального значения до нуля происходило не быстрее, чем за 25 с, с учетом профиля пути.

12.9.5 Для проверки действия автотормозов в пути следования машинист ведущего локомотива передает по поездной радиосвязи команду машинисту второго поезда о начале их проверки. После этого оба машиниста

согласованно производят ступень торможения. Снижение скорости на 10 км/ч должно происходить на расстоянии, не превышающем установленное в Местной Инструкции.

Отпуск автотормозов в СП при проверке их действия производить только после того, как машинисты убедятся в их нормальном действии.

12.9.6 Торможение без использования системы вождения поездов с распределенной тягой в случае соединения на перегонах или при отсутствии работников вагонного хозяйства на станции производится в следующем порядке.

Машинист ведущего локомотива по поездной радиосвязи передает команду машинисту ведомого локомотива о выполнении торможения с указанием величины разрядки уравнительного резервуара в соответствии с приложением 2 [раздела IV.4](#). Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции).

По получении подтверждения от машиниста ведомого локомотива о готовности к торможению, машинист ведущего локомотива производит ступень торможения. Машинист ведомого локомотива по срабатыванию датчика контроля состояния тормозной магистрали и сигнализации лампы "ТМ" производит ступень торможения с докладом машинисту ведущего локомотива.

По команде машиниста ведущего локомотива машинисты локомотивов производят отпуск тормозов с завышением давления в уравнительном резервуаре на величину 0,05-0,07 МПа (0,5-0,7 кгс/см<sup>2</sup>) согласно [Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции).

12.9.7 В случаях необходимости немедленной остановки поезда, если его дальнейшему движению угрожает опасность (при изменении разрешающего показания проходного, входного, выходного и т.д. светофора на запрещающие, возникновения препятствия на пути и т.п.) экстренное торможение поезда производится в порядке, указанном в [п. 38 Приложения 3 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции). При этом кран вспомогательного тормоза ведомого локомотива не используется.

12.9.8 Если при следовании СП появились признаки возможного разрыва тормозной магистрали (срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали, частые включения компрессоров и т.д.) на локомотивах, машинист, в поезде которого появились такие признаки, должен действовать в соответствии с [п. 37 Приложения 3 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами](#) (см. [п. 2.4](#) настоящей Инструкции).

После остановки СП локомотивные бригады осматривают поезд и выясняют причину снижения давления. О результатах осмотра докладывают ДНЦ. В случае невыяснения причины понижения давления в тормозной магистрали поезда дальнейшее следование осуществлять только после разъединения. Разъединение поездов производится по регистрируемому приказу ДНЦ.

## 13 Контроль вождения ПМД и СП

13.1 После завершения поездки машинист указывает на сопроводительном листе:

- о следовании с ПМД; ведущим или ведомым в составе СП;
- приказы на соединение и разъединение;
- номер локомотива;
- номер ПМД или СП;
- участок следования, номер локомотива и фамилию второго машиниста состава СП;

13.2. Носители информации систем регистрации (скоростемерная лента, картридж или иной накопитель информации) сдаются вместе с сопроводительными документами, в порядке, установленном в Местной Инструкции.

13.3. После поступления носителей информации систем регистрации в отделение по расшифровке проверяется наличие в сопроводительных документах отметок "Соединенный поезд", номера приказов ДНЦ на соединение и разъединение, данные о втором поезде в составе СП".

13.4 Оба носителя информации (скоростемерные ленты, картриджи или иные накопители информации) СП должны расшифровываться одним техником по расшифровке скоростемерных лент. Если ведение СП осуществлялось локомотивными бригадами разных депо, то копии поездки, считанные с электронных носителей пересыпаются по электронной почте на серверы, с таким расчетом чтобы каждое депо имело возможность выполнить полную расшифровку поездки.

В случае, когда в СП следовали машинисты разных локомотивных депо, а носителем информации являлась скоростемерная лента, старший техник по расшифровке скоростемерных лент связывается с техником по расшифровке второго депо и уточняет у него всю необходимую информацию.

13.5 Все скоростемерные ленты (электронные носители) ПМД и СП должны проверяться машинистами-инструкторами. Машинист-инструктор по тормозам еженедельно выборочно осуществляет проверку не менее 10% скоростемерных лент (электронных носителей) СП и ПМД. По окончании отчетного периода (месяц, квартал, полугодие, год) подготавливает анализ по допущенным нарушениям режимов ведения и управления тормозами СП и ПМД.

## 14 Заключительные положения

Во всех случаях, не предусмотренных настоящей Инструкцией, работники, связанные с движением поездов, руководствуются требованиями [ПТЭ](#) (см. [п. 2.1.](#) настоящей Инструкции), [ИДП](#) (см. [п. 2.2.](#) настоящей Инструкции), [Правилами](#) технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами (см. [п. 2.4.](#) настоящей Инструкции), а также инструкциями, приказами и другими нормативными актами ОАО "РЖД", направленными на обеспечение безопасности движения поездов.