



БҰЙРЫҚ

ПРИКАЗ

15 ноября 2022 года

Нұр-Сұлтан қаласы

№ 913 - ЦЗ

город Нур-Султан

Об утверждении Регламента

В целях совершенствования процесса производства поездной и маневровой работы в рамках обеспечения безопасности движения в акционерном обществе «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и его дочерних организациях **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемый Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе.

2. Настоящий приказ вводится в действие с даты признания утратившим силу приказа от 31 декабря 2014 года №748-АОТ «Об утверждении порядка действия локомотивных бригад в обеспечении безопасности движения».

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Заместителя Генерального директора по организации перевозочного процесса товарищества с ограниченной ответственностью «КТЖ – Грузовые перевозки».

Управляющий директор
по производственным процессам

Б. Урынбасаров



Исп. Садыков А.А. – ГПТДР
+7 (7172) 60-30-97

БЛАГО

Утвержден
приказом Управляющего
директора по производственным
процессам акционерного общества
«Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
от 15 ноября 2022 года № 913-2/3

**Регламент
ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста
локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и
маневровой работе**

Редакция 3.0

Группа документов:	нормативно-технический документ
Разработчик:	Товарищество с ограниченной ответственностью «КТЖ-Грузовые перевозки»
Ответственный за анализ и актуализацию документа:	Департамент локомотивного хозяйства

г.Астана - 2022 г.

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе	
--	--

Редакция 2.0	Страница 2 из 28
--------------	------------------

Оглавление

1. Общие положения.....	3
2. Термины и сокращения.....	3
3. Процесс ведения переговоров и выполнение работ при поездной и маневровой работе.....	4
Приложение.....	5

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе	
Редакция 2.0	Страница 3 из 28

1. Общие положения

1. Настоящий Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе (далее - Регламент) устанавливает процесс ведения переговоров и выполнения работ между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при следовании поезда, а также при производстве маневровой работы.

2. Настоящий Регламент разработан в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникации Республики Казахстан от 19 мая 2011 года №291, Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникации Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года №209.

3. Требования настоящего Регламента распространяются на работников локомотивных бригад, а также машинистов-инструкторов локомотивных бригад.

2. Термины и сокращения

4. Термины и сокращения, применяемые в настоящем Регламенте:

АЛСН
ДНЦ
ДСП
ИДП

- автоматическая локомотивная сигнализация
- поездной диспетчер
- дежурный по станции
- Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникации Республики Казахстан от 19 мая 2011 года №291

РБС
ЭПК
ИСИ

- рукоятка бдительности специальная
- электропневматический клапан
- Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте

КЛУБ-У

- комплексное локомотивное устройство безопасности унифицированное

БОРТ
УКВ, КВ
МВПС

- система безопасности движения
- диапазон радиоволн радиостанции
- моторвагонный подвижной состав

МР
ДМР

- модуль регистрации
- держатель модуля регистрации

машинист
помощник машиниста
станция

- машинист локомотива (МВПС)
- помощник машиниста локомотива (МВПС)
- отдельный пункт, железнодорожная станция, обгонный пункт, разъезд

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе	
Редакция 2.0	Страница 4 из 28

путь
РПЛ

- железнодорожный путь станции
- регистратор переговоров локомотивный

3. Процесс ведения переговоров и выполнение работ при поездной и маневровой работе

5. Процесс ведения переговоров и выполнение работ при поездной и маневровой работе между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава, а также пояснения к выполнению работы работниками локомотивных бригад осуществляется в соответствии с требованиями указанными в приложении к настоящему Регламенту.

Приложение
 к Регламенту ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе, утвержденному приказом Управляющего директора по производственным процессам акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» от «15» ноября 2022 года № 843-23

Процесс ведения переговоров и выполнения работ при поездной и маневровой работе между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава

№	Выполняемая работа	Содержание доклада помощника машиниста	Содержание ответа машиниста	Пояснения к выполнению работы
1	2	3	4	5
1. Передвижения одиночного локомотива или мотор-вагонного подвижного состава из депо				
1.1.	Отцепка локомотива (МВПС) от стоящего подвижного состава.	«Оставшийся подвижной состав закреплен. Локомотив отцеплен».	«Понятно локомотив отцеплен, оставшийся подвижной состав закреплен».	После приемки в депо локомотива или МВПС, перед отцепкой локомотивная бригада и работник депо, отвечающий за отстой локомотивов, должны осмотреть локомотивы. Помощник машиниста убедившись, что оставшийся подвижной состав закреплен, ручной тормоз принимаемого локомотива опущен, тормозных башмаков под колёсными парами нет, отцепляет локомотив и подает машинисту ручной сигнал на передвижение. Машинист перед приведением локомотива в движение обязан подать звуковой сигнал, убедившись, что лица, находящиеся вблизи локомотива, сошли с пути

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 6 из 28

				и отошли в сторону на расстояние не менее 1 метра.
1.2. Подготовка локомотива или МВПС к движению по тракционным путям депо	«Скоростемерная лента (кассета регистрации КЛУБ-У, МР в ДМР БОРТ) установлена?» Приборы безопасности включены? Радиостанция проверена?	Скоростемерная лента (кассета регистрации КЛУБ-У, МР в ДМР БОРТ) установлены. Приборы безопасности включены. Радиостанция проверена, время проверки ____.	Машинист должен заправить скоростемерную ленту в двух кабинах (если скоростемер работает с двухсторонней регистрацией движения, то в ведомой кабине лента не заправляется). В ведомой кабине в скоростемер заправляются писцы записи скорости, времени, давления в тормозной магистрали, состояния ЭПК, для контроля за маневровыми передвижениями по станции, промежуточной станции и депо. Лента скоростемера из ведомой кабины сдаётся с основной лентой. На скоростемерах с двухсторонней регистрацией движения должен быть заправлен писец заднего хода. При оборудовании локомотива КЛУБ-У, машинист должен вставить кассету регистрации, ввести в КЛУБ-У личные данные, перевести КЛУБ-У на маневровый режим передвижения, а при оборудовании локомотива системой БОРТ машинист должен вставить МР в ДМР ввести в БОРТ личный номер и другие данные.	Перед началом движения локомотива, машинист включает воздушнораспределитель в соответствии порядку движения. Локомотивная бригада должна включить радиостанцию, проверить ее работу с дежурным по станции или машинистом другого локомотива, включить приборы бдительности, убедиться в действии вспомогательного тормоза локомотива при максимальном давлении в тормозных цилиндрах. За включение приборов безопасности, РПЛ и проверку тормозов ответственность несет машинист. Перед приведением локомотива в движение машинист переводит реверсивную рукоятку в положение в зависимости от направления движения, для записи данных на регистраторе переговоров РПЛ производит фамилию, фактическое время и дату. После приведения локомотива в движение локомотивная бригада обязана проверить эффективность действия вспомогательного
	Воздухораспределитель включен на (порожный, средний, грузженный) режим. Слева (справа) сигналы остановки не подаются, люди на безопасном расстоянии. Скорость по тракционным путям не более ____.	Воздухораспределитель включен на ____ режим. Справа (слева) сигналы остановки не подаются, люди на безопасном расстоянии. Понятно, скорость по тракционным путям не более ____.	Перед началом движения локомотива, машинист включает воздушнораспределитель в соответствии порядку движения. Локомотивная бригада должна включить радиостанцию, проверить ее работу с дежурным по станции или машинистом другого локомотива, включить приборы бдительности, убедиться в действии вспомогательного тормоза локомотива при максимальном давлении в тормозных цилиндрах. За включение приборов безопасности, РПЛ и проверку тормозов ответственность несет машинист. Перед приведением локомотива в движение машинист переводит реверсивную рукоятку в положение в зависимости от направления движения, для записи данных на регистраторе переговоров РПЛ производит фамилию, фактическое время и дату. После приведения локомотива в движение локомотивная бригада обязана проверить эффективность действия вспомогательного	

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 7 из 28

		Выполняем пробу локомотивного тормоза со скорости 3-5 км/час	Выполняем пробу локомотивного тормоза со скорости 3-5 км/час	тормоза при скорости 3-5 км/ч до полной остановки. Указанные выше требования распространяются и на резервные локомотивные бригады.
1	2	3	4	5
1.3.	Следование по тракционным путям депо.			Локомотивная бригада визуально убеждается в правильном приготовлении маршрута следования и наличии габарита. При отсутствии работников, обслуживающих стрелочные переводы, помощник машиниста пешим ходом в прямой видимости машиниста с соблюдением техники безопасности лично убеждается в правильности перевода стрелочных переводов, путем осмотра проверяет исправность стрелочных переводов, положение и прилегание запорных закладок, об обнаруженных недостатках докладывает машинисту, который должен принять решение о дальнейших действиях. При необходимости помощник машиниста приготавливает маршрут следования локомотива с соблюдением техники безопасности. Машинист из кабины локомотива визуально контролирует действия помощника машиниста, правильность приготовления маршрута и состояние стрелочных переводов. После приготовления маршрута, помощник машиниста должен находиться в прямой видимости машиниста на безопасном расстоянии и визуально контролировать проследование локомотива по нецентрализованым стрелочным переводам. При выполнении операций по приготовлению маршрута следования дублиром помощника машиниста, контроль за его действиями производит помощник машиниста. За правильность приготовления маршрута несет ответственность помощник машиниста.
1.4.	Смена кабины			Машинист выполняет операции по переходу в головную кабину по

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 8 из 28

	управления локомотива, МВПС на тракционных путях депо.			ходу движения, в соответствии с требованиями нормативных актов по эксплуатации тормозов подвижного состава. За правильность выполнения смены кабины управления и переключения приборов безопасности ответственность несет машинист. Управление одиночным локомотивом из ведомой кабины запрещается.
1.5.	Заезд локомотива или МВПС в депо.			Перед въездом локомотива на тракционные пути депо локомотивная бригада должна связаться с дежурным по депо (с контрольного поста или других установленных мест по радиостанции) и получить разрешение на движение по тракционным путям и в места отстоя локомотива. Порядок заезда и выезда в места отстоя локомотивов определяется местной инструкцией.
1.6.	Постановка локомотива в место отстоя.			После постановки на место отстоя по указанию дежурного по депо локомотив должен быть приведен в нерабочее состояние в соответствии с местной инструкцией и закреплен от ухода. При сдаче локомотива на тракционных путях депо или в пункте технического обслуживания локомотивов, локомотивная бригада должна продуть для удаления конденсата холодильники компрессоров, отстойники главных резервуаров и маслоотделителей. В зимнее время продуть питательную и тормозную магистрали между секциями и со стороны обеих кабин.
2. Совместное передвижение нескольких локомотивов				
1	2	3	4	5
2.1.	Совместное передвижение нескольких локомотивов из депо.			При совместном выезде из депо нескольких действующих локомотивов локомотивные бригады всех локомотивов подчиняются указаниям машиниста головного по ходу локомотива.
2.2.	Смена направления движения			При смене направления движения локомотивов на тракционных путях депо и на станциях руководство движением переходит к

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 9 из 28

	локомотивов на тракционных путях депо и на станциях.			машинисту головного по ходу локомотива. МВПС депо должен перемещаться в единичном составе. Исключение составляет МВПС, работающий по системе многих единиц.
2.3.	Следование по участку действующих локомотивов в сплотке.			Машинисты смежных локомотивов проверяют сцепление локомотивов друг с другом, объединение соединительных рукавов, открытие концевых кранов тормозной магистрали, включение воздушнораспределителей, а на КЛУБ-У устанавливают режим «РДТ» (в системе БОРТ устанавливают режим «ДТ» нажатием РБ) - следование локомотива по системе многих единиц, вторым, последующим или подталкивающим и по радиосвязи докладывают машинисту головного локомотива о готовности к следованию. Машинист головного по ходу локомотива должен убедиться в правильности сцепления автосцепок, включении воздушнораспределителей у всех локомотивов и произвести полное опробование автотормозов в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации автотормозов подвижного состава.
3. Маневровые передвижения локомотива или МВПС по станции				
3.1.	Передвижение поездных локомотивов, МВПС по станции после выезда на контрольный пункт.	«Переходим на движение по маневровым сигналам».	«Вас понял, переходим на движение по маневровым сигналам».	Перед началом движения локомотива машинист предварительно выясняет план предстоящего движения или маневровой работы (у ДСП, руководителя работ), при этом план работы не является указанием на передвижение. После открытия сигнала, указания на передвижение, осуществляет протягивание скоростемерной ленты на 5-10 мм, подает звуковой сигнал, помощник машиниста стоя на своем рабочем месте дублирует показания сигналов и правильность маршрута следования, контролирует действия машиниста при маневровых передвижениях и следовании локомотива под поезд. Не допускается <u>приводить локомотив в движение при отсутствии, не получения плана работы от ДСП или руководителя работ.</u>
3.2.	Движение локомотива, МВПС по маневровым	1. «Белый огонь на маневровом светофоре М №.	1. «Вижу белый огонь на маневровом светофоре М №.	После открытия маневрового сигнала локомотивная бригада подает звуковой сигнал, ведет наблюдение за показанием маневровых светофоров, маршрутом следования, сигналами подаваемыми

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 10 из 28

сигналам.	Маршрут приготовлен правильно».	Маршрут приготовлен правильно»	работниками станции, нахождением людей в безопасном расстоянии. При подъезде к маневровому светофору за 50 - 100 метров дублируют друг друга показание маневрового светофора с названием номера и литеры светофора, маршрута следования. Скорость передвижения должна обеспечивать немедленную остановку, если встретится препятствие для движения и угроза безопасности движения. Открытый маневровый сигнал разрешает движение, но не указывает на свободу пути. При движении задним ходом на односекционных однокабинных локомотивах, машинист руководствуется указанием ДСП и докладом помощника машиниста о показании каждого сигнала по маршруту следования.
3.3. Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием по регистрируемому приказу ДСП.	«Синий (красный) на маневровом светофоре М №. Принимайте меры к остановке».	2. «Визу синий (красный) на маневровом светофоре М №. Останавливаю локомотив».	Регистрируемый приказ на проследование запрещающего маневрового сигнала ДСП передаёт локомотивной бригаде по радиосвязи. Машинист и помощник машиниста повторяют содержание приказа друг другу, регистрируют приказ в бортовом журнале ТУ-152 по установленной форме и приступают к его выполнению после подтверждения ДСП правильности восприятия приказа словом «Выполняйте». Перед началом движения машинист производит протяжку ленты СЛ, на локомотивах оборудованных КЛУБ-У, БОРТ нажатие на РБС, РБ. Локомотивная бригада внимательно следит за правильностью приготовления маршрута и обеспечивает безопасность производства маневров. При сдаче маршрутного листа машинист заносит приказ на скоростемерной ленте, а при КЛУБ-У, БОРТ на бланке предупреждения с обратной стороны.
3.4. Подача сигнала сигнаλισмом, составителем поездов, стрелочником.	«Визу сигнал “Вперед” («Назад», «Остановка») с __ пути»	«Визу сигнал “Вперед” («Назад», «Остановка») с __ пути»	Машинист и помощник машиниста должны убедиться в правильности восприятия сигнала, затем подают звуковой сигнал, дублируют и выполняют требования ручных сигналов.

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 11 из 28

3.5.	Смена направления движения локомотива, МВПС на станции.	«Проверьте тормоза».	«Выполняю проверку тормозов».	Управление одиночным локомотивом из ведомой кабины запрещается. Переход в головную кабину одиночно следующего локомотива осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава. Машинист выполняет операции по переходу в головную кабину по ходу движения. При смене машинистом кабины на локомотиве помощник машиниста обязан контролировать переключение кранов. Помощник машиниста при переходе машиниста из одной кабины в другую должен находиться в оставляемой кабине до момента включения машинистом управления тормозами в рабочей кабине. При отсутствии ручного тормоза в оставляемой кабине, помощник машиниста первым осуществляет переход в кабину, оборудованную ручным тормозом. По завершении перехода производит подачу звукового сигнала. Помощник машиниста должен в случае самопроизвольного отпуска тормоза локомотива, в момент перехода принять меры к остановке локомотива, привести в действие ручной тормоз. Машинист приводит в движение локомотив только после прибытия помощника машиниста из нерабочей кабины. По приходу в рабочую кабину помощник машиниста обязан до приведения локомотива в движение напомнить машинисту о необходимости опробования вспомогательного тормоза локомотива при скорости 3-5 км/ч до полной остановки.
3.6.	Отцепка поездного локомотива от состава, переход на маневровое передвижение.	«Переходим на маневровый способ передвижения».	«Понял. Перехожу на маневровый способ передвижения».	Машинисту запрещается отцеплять локомотив от состава до получения уведомления от ДСП о закреплении вагонов тормозными башмаками. Локомотивная бригада должна уточнить у ДСП (ДНЦ) порядок и маршрут пропуска локомотива. После отцепки машинист осуществляет протягивание скоростемерной ленты на 5-10 миллиметров, а при КЛУБ-У, БОРТ переходит на маневровый режим работы. Помощник машиниста контролирует действия машиниста. При маневровых передвижениях по станции, стоя на своем рабочем

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 12 из 28

				месте, дублирует показания сигналов и правильность приготовления маршрута следования.
3.7.	Приближение к воздушному промежутку.	«Внимание! Воздушный промежуток, скорость проследования не менее 20 км/ч».	«Понял, выполняю».	При передвижении электроподвижного состава машинист обязан выбрать скорость (не менее 20 км/ч), исключаящую остановку в границах воздушного промежутка.
4. Подготовка к отправлению поезда со станции до открытия выходного сигнала				
1	2	3	4	5
4.1.	Проверка готовности поезда к отправлению.	«Радиостанция включена и проверена, предупреждение и поездные документы получены. В поезде имеются вагоны, занятые людьми и грузами, требующими особой осторожности».	«Радиостанция включена и проверена, предупреждение и поездные документы получены. В поезде имеются вагоны, занятые людьми и грузами, требующими особой осторожности».	Перед отправлением поезда машинисту необходимо проверить заправку скоростемерной ленты и писцов в скоростемере, завести часы и сверить их показания с показаниями часов ДСП, а при КЛУБ-У, БОРТ машинист обязан внести данные поезда (номер поезда, вес, количество осей), указать направление движения (правильное, неправильное). Включение радиостанции подтверждается путем нажатия кнопки вызова на пульте управления радиостанции. Локомотивная бригада обязана ознакомиться с документами, внесенными в натурный лист изменениями, определить наличие в составе вагонов, требующих особой осторожности при ведении поезда. Локомотивная бригада должна знать и иметь в наличии выпуск о скоростях движения по перегонам и раздельным пунктам, времени хода по перегонам.
4.2.	Проверка предупреждения.			Локомотивная бригада обязана ознакомиться с бланком предупреждения, правильностью его заполнения. Помощник машиниста обязан сделать полную выписку из предупреждения, с указанием № поезда, фамилии помощника, дату, которая сдается вместе со скоростемерной лентой (кассетой регистрации) в депо. При наличии действующих предупреждений по станции, маршруту отправления и первом блок участке, помощник машиниста заранее

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе	
Редакция 2.0	Страница 13 из 28

		до отправления предупреждает машиниста.	
4.3.	Получение справки формы ВУ-45 об обеспечении тормозами поездов.	Тормозное нажатие соответствует (не соответствует) установленным нормам. Справка заполнена правильно (неправильно).	«Подтверждаю».
Локомотивная бригада обязана ознакомиться со справкой об обеспечении тормозами формы ВУ-45, проверить, все ли пункты справки заполнены, произвести перерасчет фактического тормозного нажатия на 100 тонн веса поезда с отметкой в выписке из предупреждения и проверить его соответствие установленным нормативам, проверить соответствие номера хвостового вагона, указанного в справке формы ВУ-45, номеру хвостового вагона, указанному в натурном листе поезда. Ответственность за правильность перерасчета тормозного нажатия на 100 тонн веса поезда несет локомотивная бригада.			
5. «Минута готовности» при отпращивании поезда (локомотива или МВПС)			
1	2	3	4
5.1.	Отправление поезда с начальной станции.	1. «Приборы безопасности включены?» 2. «Зеленый (желтый) на выходном (маршрутном) светофоре с _ пути» (при наличии маршрутного указателя объявить его показание). 3. «Слева сигналы остановки не поданы. Скорость не более _»	«Готов к отпращиванию». 1. «Включены, (при КЛУБ-У, БОРТ поездные данные по КЛУБ-У, БОРТ введены». 2. «Вижу зеленый (желтый) на выходном (маршрутном) светофоре с _ пути» (при наличии маршрутного указателя повторить его показание). 3. «Справа сигналы остановки не
		При открытии выходного (маршрутного) светофора машинист, <u>лично убедившись</u> в разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора, объявляет готовность к отпращиванию. При наличии на локомотиве регистратора переговоров РПЛ машинист обязан нажать рукоятку бдительности РБС для регистрации выполнения минуты готовности локомотивной бригадой. Помощник машиниста осуществляет доклад, стоя на рабочем месте. После подачи звукового сигнала на отправление машинист с правой стороны, помощник машиниста с левой стороны по очереди убеждаются в отсутствии препятствия для начала движения и отправления поезда. При приближении к выходному (маршрутному) светофору, с пути которого отправляется поезд, члены локомотивной бригады повторяют друг другу его показание и правильность приготовления маршрута следования. Не допускается отправление грузового поезда за пассажирским поездом при желтом огне на выходном (маршрутном) светофоре. «Минута готовности» выполняется в виде диалога, первым начинает	

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 14 из 28

	км/ч».	поданы. Скорость не более км/ч».	машинист. Помощнику машиниста запрещается покидать кабину управления с момента отправления до полного выезда поезда на перегон.
5.2. Отправление поезда с раздельного пункта, после стоянки	км/ч».	«Готов к отправлению» 1. «Сокращенное опробование тормозов не требуется (выполнено)». 2. «Включены». 3. «Виджу зеленый (желтый) на выходном (маршрутном) светофоре с _ пути. Скорость по _ пути - _ км/ч» (при наличии маршрутного указателя объявляет его показание). 4. «Слева сигналы остановки не поданы».	Перед отправлением локомотивная бригада обязана замерить плотность тормозной сети грузового поезда согласно требованиям нормативных актов по эксплуатации тормозов подвижного состава, с отметкой в справке формы ВУ-45. С пассажирским поездом машинист/помощник машиниста (в зависимости от стороны посадки/высадки пассажиров) убеждаются в подаче ДСП, проводниками пассажирского штабного и хвостового вагонов ручных сигналов отправления/остановки поезда. «Минута готовности» выполняется в виде диалога, первым начинает машинист. Помощнику машиниста запрещается покидать кабину управления с момента отправления до полного выезда поезда на перегон.
5.3. Отправление поезда при неисправности выходного (маршрутного) сигнала или при	1. «Лунно-белый мигающий огонь на выходном светофоре с _ пути. Скорость не более 20 км/ч».	1. Лунно-белый мигающий на выходном светофоре. Скорость не более 20 км/ч.	Локомотивная бригада обязана убедиться в правильности заполнения бланка разрешения на отправление поезда. При КЛУБ-У, БОРТ перевести в режим проследования установленным порядком светофора с запрещающим показанием. После подачи звукового сигнала на отправление и перед

	прекращения действия средств сигнализации и связи	2. «Разрешение на бланке формы ДУ ____ (приказ № ____ и т.п.) на проследование запрещающего (не горящего) сигнала получено. Маршрут отправления с ____ пути подготовлен правильно. Скорость отправления не более 20 км/ч».		приведением поезда в движения по очереди убедиться в отсутствии сигналов остановки. Локомотивная бригада обязана следить за правильностью приготовления маршрута по положению острых каждой стрелки, а также за свободностью пути
5.4.	Следование по первому перегону (блок-участку).	Слева по поезду посторонний стук отсутствует (посторонний стук).	Понятно слева посторонний стук отсутствует (посторонний стук). Справа по поезду посторонний стук отсутствует (посторонний стук).	После отправления со станции смены локомотивных бригад, по мере развития скорости на первом перегоне локомотивная бригада на слух, через открытое окно кабины управления, должна убедиться в отсутствии постороннего стука от ползунов на колесных парах локомотива (МВПС). Так же при осмотре машинного помещения производится проверка на слух, через открытое окно ведомой кабины управления отсутствия постороннего ползунов на колесных парах локомотива. В случаях их выявления, локомотивная бригада обязана остановить поезд, осмотреть колёсные пары и далее действовать в соответствии с требованиями нормативных актов по эксплуатации тормозов подвижного состава. Ответственность за сокрытие наличия «ползунов» на колёсных парах локомотива несёт сдавшая локомотивная бригада.
6. Движение поезда (локомотива или МВПС) по перегону				
1	2	3	4	5
6.1.	Приближение поезда к выходному (маршрутному)	«Следуем на зеленый (желтый) огонь выходного	«Вижу зеленый (желтый) огонь выходного	Машинисту и помощнику машиниста необходимо повторить друг другу показание выходного (маршрутного) светофора и номер пути отправления.

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 16 из 28

светофору станции.	(маршрутного) светофора с ___ пути. Скорость - не более _ км/ч».	(маршрутного) светофора с ___ пути. Скорость не более _ км/ч».	
6.2. Выезд поезда на перегон при наличии зеленого огня на проходном светофоре.	«Зеленый на проходном светофоре. На перегоне имеется предупреждение на ___ км. Перегонное время хода ___ мин»	«Виджу зеленый на проходном светофоре. На перегоне имеется предупреждение ___ км. Скорость не более ___ км/ч»	После выезда на перегон помощник машиниста докладывает машинисту об имеющемся предупреждении ограничения скорости по перегону и перегонное время хода. При следовании с пассажирским поездом помощник машиниста дублирует соблюдение графика проследования/прибытия поезда по станциям.
6.3. Выезд поезда на перегон при желтом огне на проходном светофоре.	«Желтый огонь на проходном светофоре, скорость проследования – не более ___ км/ч».	«Виджу желтый огонь на проходном светофоре, скорость проследования ___ км/ч».	Помощнику машиниста запрещается отлучаться из кабины управления, локомотивная бригада усиливает наблюдение за сигналами и свободностью пути. Помощник машиниста стоит на своем рабочем месте.
6.4. Приближение поезда к проходному светофору с красным огнем или непонятным сигналом.	«Красный огонь (непонятный сигнал) на проходном светофоре. Принимайте меры к остановке. Скорость за 400-500 м - не более 20 км/ч (30 км/ч). За 150-200 м - не более 10 км/ч (15 км/ч)».	«Виджу красный (непонятный) сигнал на проходном светофоре. Принимаю меры к остановке. Скорость за 400-500 м – 20 км/ч. За 150-200 м - не более 10 км/ч».	Локомотивной бригаде запрещается отлучаться из кабины. Помощник машиниста должен подойти к машинисту и периодически докладывать о показании сигналов до полной остановки поезда, лично принять меры к остановке поезда в случае потери бдительности машинистом. В скобках указана скорость следования на красный пассажирских поездов.
6.5. Проследование поездом проходного светофора с красным	«Проследуем проходной светофор с красным огнем	«Проследуем проходной светофор с красным огнем	При проследовании установленным порядком проходного светофора с красным (непонятным) огнем после остановки поезда локомотивная бригада обязана усилить наблюдение за свободностью

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 17 из 28

	(непонятным) огнем.	(непонятным сигналом). Скорость - не более 20 км/ч».	(непонятным сигналом). Скорость - не более 20 км/ч».	и состоянием пути, вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Помощник машиниста наблюдение ведет, стоя на своем рабочем месте. Скорость следования устанавливается с учетом видимости пути, а также плана и профиля пути, но не выше 20 км/ч. Не допускается в неустановленных случаях принудительно переводить устройства АЛСН с красного на белый огонь.
6.6.	Следование по кодированному участку пути в случае внезапного появления на локомотивном светофоре белого огня.	«Белый огонь на локомотивном светофоре. Принимайте меры по снижению скорости».	«Вижу белый огонь на локомотивном светофоре. Снижаю скорость».	Машинист обязан вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч, обеспечивающей возможность своевременной остановки, если на пути встретится препятствие для дальнейшего движения. Помощнику машиниста запрещается отвлекаться от наблюдения за свободностью пути. О появлении белого огня машинист обязан немедленно доложить по радиосвязи ДНЦ /ДСП.
6.7.	Следование по кодированному участку пути в случае внезапного появления на локомотивном светофоре красного желтого огня.	«Красно-желтый огонь на локомотивном светофоре».	«Вижу красно-желтый огонь на локомотивном светофоре».	При отсутствии видимости напольных сигналов, свободы пути из-за неблагоприятных условий (выемка, кривой участок пути, туман, метель, ливень и т.д.) машинист обязан немедленно применить экстренное торможение, не выключая ключом ЭПК. В условиях нормальной видимости сигналов (свободности пути), но в случае внезапного появления на локомотивном светофоре красного желтого или красного огней из-за нарушения нормальной работы устройств АЛСН действия локомотивной бригады устанавливаются нормативными актами по эксплуатации АЛСН и КЛУБ-У, БОРТ. Первым докладывает тот, кому в кривом участке пути виден поезд. На прямых участках осмотр поезда производится через каждые 15 минут. В местных инструкциях установить перечень кривых участков с указанием километра и пикета на которых локомотивная бригада должна осматривать поезд.
6.8.	Осмотр состояния поезда.	«Слева по ходу поезда замечаний нет» (при наличии – указать).	«Замечаний нет» (при наличии - принять необходимые меры).	

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 18 из 28

6.9. Выход в машинное (дизельное) отделение помощника машиниста.	1. «На локомотивном, проходном светофорах зелёный огонь. Разрешите выйти в машинное (дизельное) помещение?». 2. «На локомотивном, проходном (предвходном) светофоре _____ огонь, путь свободен. Разрешите доложить?».	«Вижу зелёный на локомотивном и проходном светофорах. Разрешаю (не разрешаю)». «Вижу на локомотивном, проходном (предвходном) светофорах _____ огонь. Разрешаю (не разрешаю)».	Выходить для осмотра в машинное (дизельное) отделение на перегоне разрешается только при зелёных огнях проходных светофоров с соблюдением техники безопасности и возвращением до предвходного светофора. Для регистрации осмотра машинного отделения ведомой кабине локомотива помощник машиниста при каждом осмотре машинного отделения осуществляет протягивание скоростемерной ленты на 5-7 мм. По возвращению в кабину помощник машиниста докладывает о показаниях проходного, локомотивного светофоров и о результатах осмотра. Доклад показаний всех приборов ведомой кабины и машинного отделения осуществляется один раз после первоначального выхода в машинное (дизельное) отделение с осмотром. В других случаях доклад показаний приборов помощником машиниста локомотива осуществляется при обнаружении изменения показаний приборов и по требованию машиниста. На тепловозах серии ТЭ33 всех серий, локомотивах палубного типа производить осмотр дизельного помещения и задней кабины только при стоянках. Помощник машиниста не покидает кабину управления в следующих случаях: - при производстве маневровой работы; - при движении по путям, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации по желтому, красному, красному и белому огням на локомотивном светофоре; - за 1 км перед железнодорожными переездами и по искусственным сооружениям; - при следовании по станции; - при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки; - при следовании по местам, указанным в бланках формы ДУ-61; - при выключенных устройствах автоматической локомотивной
---	---	--	--

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 19 из 28

				сигнализации.
6.10.	Приближение к установленному месту опробования тормозов.	1. «На _ км при скорости _ км/ч проверка действия тормозов на эффективность». 2. «Скорость на _ км/ч снизилась на расстоянии _ м».	1. «Понял. Выполняю». 2. «Эффект удовлетворительный (неудовлетворительный)».	Помощник машиниста, стоя около машиниста, а на тепловозах серии ТЭ33А, АС на своем рабочем месте (для замера пройденного расстояния для снижения скорости) следит за технологией пробы и докладывает о результатах опробования. Машинист подтверждает или поправляет его доклад.
6.11.	Встреча поездов на двухпутных перегонах или станциях.	«Хвостовой вагон огражден (не огражден), концевой рукав подвешен (не подвешен), габарит не нарушен (нарушен габарит и т.д.)».	«Понял» (повторяет замечание).	Локомотивная бригада внимательно следит за состоянием проходящего поезда и наличием сигнала ограждения на его хвостовом вагоне. На двухпутных перегонах помощник машиниста отходит на середину кабины. После проследования хвостовой части машинисты докладывают друг другу по радиосвязи состояние поезда, ограждение хвостовой части поезда.
6.12.	Приближение поезда к нейтральной вставке.	«Внимание: нейтральная вставка. Отключить ток на локомотиве (МВПС)».	«Понял. Нейтральная вставка. Выполняю».	При проследовании сигнальных знаков «Отключить ток на локомотиве (МВПС)» и «Включить ток на локомотиве» машинист электровоза выполняет требования сигнальных знаков.
6.13.	Приближение к поезду и его проследование.	«Внимание: впереди (охраняемый, не охраняемый) поезд! Поезд свободен». «Заградительный светофор погашен». «Препятствие на переезде, принимайте меры по остановке	«Виджу, впереди (охраняемый, не охраняемый) поезд свободен». «Заградительный погашен». «Виджу, принимаю меры по остановке поезда».	Локомотивная бригада подает оповестительные сигналы и усиливает наблюдение, в ночное время осуществляет двукратное переключение прожектора на тусклый свет, проследование поезда при ярком свете прожектора. Помощник машиниста при проследовании поезда осуществляет доклад и подает звуковые сигналы стоя на своем рабочем месте.

	поезда».			
6.14.	Подъезд к сигнальному знаку «С».			При проследовании сигнального знака «С» локомотивная бригада выполняет его требования без повторения друг другу.
6.15.	Проследование постов безопасности	1. «Внимание, пост безопасности ДСП, вагонники, дежурный поста справа/слева)» 2. «Дежурный поста безопасности проводил без замечаний». 3. «Дежурный поста безопасности дает сигнал остановки»	1. «Вижу пост безопасности» 2. «Понятно, замечаний нет». 3. «Понял: останавливаю поезд»	Наблюдение за подаваемым сигналом в пределах видимости ведётся в открытое окно со стороны поста безопасности. Если пост безопасности с односторонним осмотром, то машинист или помощник машиниста (с чьей стороны ведётся осмотр состава) наблюдает за подаваемыми сигналами и докладывает о результатах осмотра. Если пост безопасности с двухсторонним осмотром, то первым наблюдает за дежурным поста безопасности помощник машиниста, а затем машинист, о результатах осмотра докладывают друг другу. В случае невыхода для осмотра поезда дежурных поста безопасности машинист немедленно докладывает об этом ДСП/ДНЦ. По приезду в депо делает об этом запись в Книге замечаний машиниста.
6.16.	Приближение к предвходному светофору с зелёным сигналом и следование по главному пути станции.	«Зелёный огонь на предвходном светофоре. Ориентация»	«Вижу зелёный огонь на предвходном светофоре. Выполняю ориентацию».	Ориентация выполняется при проследовании предвходного светофора только в случае следования поезда без остановки по главному пути станции (по зелёным сигналам предвходного, входного, маршрутного, выходного светофоров). На локомотивах, оборудованных устройством контроля бдительности машиниста (УКБМ) и системой безопасности КЛУБ-У, БОРТ, выполнение ориентации не требуется.
7. Следование поезда (локомотива, МВПС) на станцию				
1	2	3	4	5
7.1.	Прибытие поезда на станцию при жёлтых или двух жёлтых огнях на входном светофоре.	«Жёлтый (два жёлтых) огонь на входном светофоре. Скорость по главному (боковому) пути - — км/ч».	«Вижу жёлтый (два жёлтых) огонь на входном светофоре. Скорость по главному (боковому) пути - — км/ч».	

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 21 из 28

7.2. Прибытие поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора по установленному разрешению.	1. «Лунно-белый мигающий огонь на входном светофоре. Маршрут приема на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч». 2. «Лунно-белый огонь на специальной маневровой головке на входном светофоре. Маршрут приема на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 3. «Приказ дежурного по станции по радиосвязи выдан правильно. Маршрут приема приготовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 4. «Приказ поездного диспетчера передан по радиосвязи правильно. Маршрут	1. «Вижу лунно-белый мигающий огонь на входном светофоре. Маршрут приема подготовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч». 2. «Вижу лунно-белый огонь на специальной маневровой головке на входном светофоре. Маршрут приема подготовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 3. «Приказ дежурного по станции по радиосвязи выдан правильно. Маршрут приема приготовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 4. «Приказ поездного диспетчера передан по радиосвязи	Локомотивная бригада следит за правильностью приготовления маршрута по положению остряков каждой стрелки и подвижных остряков крестовин. Помощник машиниста регистрирует приказ ДСП (ДНЦ) в журнале формы ТУ-152, а машинист перед сдачей маршрутного листа заносит приказ на скоростемерной ленте, а при КЛУБ-У на бланке предупреждения с обратной стороны. При КЛУБ-У, БОРТ локомотивная бригада вводит параметры при проследовании запрещающего сигнала, установленные локальным актом по эксплуатации КЛУБ-У, БОРТ. Регистрация приказа помощником машиниста в ТУ-152 осуществляется перед проследованием запрещающего сигнала, если поезд следует с остановкой у запрещающего сигнала или после остановки на станции, если поезд проследует запрещающий сигнал без остановки.
---	--	---	--

		приема пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 5. «Приказ ДСП (ДНЦ) передан по телефону. Маршрут приема пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 6. «Письменное разрешение дежурного по станции заполнено правильно. Маршрут пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч».	правильно. Маршрут приема пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 5. «Приказ ДСП (ДНЦ) передан по телефону. Маршрут приема пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч» 6. «Письменное разрешение дежурного по станции заполнено правильно. Маршрут пригтовлен на _ свободный путь. Скорость - не более 20 км/ч».	
--	--	--	---	--

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 23 из 28

7.3.	Подъезд пассажирских поездов и МВПС к посадочным платформам.	«На выходном (маршрутном, проходном) светофоре зелёный огонь, путь свободен, графическая стоянка ____ минут».	«Вижу на выходном (маршрутном, проходном) светофоре зелёный огонь, путь свободен, графическая стоянка ____ минут».	Машинист принимает меры по остановке поезда напротив сигнального знака «Остановка локомотива» («Остановка первого вагона»). Помощник машиниста дублирует время стоянки поезда, предусмотренное графиком, а также время выполнения графика следования поезда. Действия локомотивной бригады при следовании на перегоне к посадочной платформе, аналогичны действиям на станции.
8. Технология подъезда поезда (МВПС) к светофору с запрещающим показанием				
1	2	3	4	5
8.1.	Проследование желтых огней светофоров на станции и перегоне.	«Входной (маршрутный и т.д.) желтый (два желтых)».	«Вижу входной (маршрутный и т.д.) желтый (два желтых)».	Локомотивная бригада: грузового поезда, одиночного локомотива обязана снизить скорость движения поезда и проследовать со скоростью не более: 40 км/ч место установки предвходного, входного, маршрутного светофора с желтым (двумя желтыми) огнем; 50 км/ч - выходного, проходного; пассажирского поезда, МВПС обязана снизить скорость движения поезда и проследовать со скоростью не более: 60 км/ч место установки светофора с желтым (двумя желтыми) огнем (скоростной пассажирский поезд с вагонами «Гальго» не более 100 км/час). При следовании по боковому кодированному пути скорость должна быть не выше установленной локальными актами Компании.
8.2.	Следование по пути приёма станции на запрещающий сигнал маршрутного (выходного) светофора.	1. «Красный на выходном светофоре. Скорость за 400-500 м - не более 20 км/ч». 2. «За 150-200 м - не более 10 км/ч»	1. «Вижу красный на выходном. Скорость за 400-500 м - не более 20 км/ч». 2. «За 150-200 м - не более 10 км/ч»	При следовании на запрещающий сигнал не допускается отвлекаться на посторонние разговоры, от наблюдения за свободностью пути до полной остановки поезда. Помощник машиниста, стоя около машиниста, контролирует его действия, в случае потери бдительности машинистом лично принимает меры по остановке поезда.

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 24 из 28

		(периодически повторять до полной остановки поезда). 3. «Принять меры по остановке поезда».	3. «Останавливаю поезд».	
8.3.	Стоянка поезда, МВПС на станции.	«Ручка крана машиниста (поездного тормозного контроллера в ___ положении, контроллер машиниста на нулевой позиции. Зафиксировать ручку крана вспомогательного тормоза в крайнее тормозное положение. (кран усл. №254 зафиксировать в VI положении фиксатором)	«Ручка крана машиниста (поездного тормозного контроллера в ___ положении, контроллер машиниста на нулевой позиции. Ручка крана вспомогательного тормоза в крайнем тормозном положении. (кран усл. №254 зафиксирован в VI положении фиксатором)	После остановки поезда машинист и помощник машиниста обязаны убедиться, что состав остановлен в границах пути приема, а локомотив заторможен вспомогательным тормозом с созданием в ТЦ максимального давления, локомотивы, оборудованные краном усл. №254 постановкой ручки крана в VI положение, удерживаются фиксатором. При уходе из кабины машинист обязан изъять реверсивную рукоятку управления локомотивом, отключить тумблеры и автоматы управления. Не допускается оставлять кабину локомотива без присмотра.
9. Следование поезда (локомотива, МВПС) по станции без остановки				
1	2	3	4	5
9.1.	Следование поезда при зеленом огне (двух жёлтых огнях с верхним мигающим) на входном светофоре.	«Зеленый (два жёлтых с верхним мигающим) огонь на входном светофоре. Скорость по главному (боковому) пути - не	«Вижу зеленый (два жёлтых с верхним мигающим) огонь на входном светофоре. Скорость по главному (боковому)	Машинисту и помощнику машиниста необходимо повторить друг другу показание входного светофора и скорость следования по главному или боковому пути. При подъезде к входному светофору станции за 400-500 метров локомотивная бригада обязана через боковое окно, поочередно осмотреть состав при обнаружении смещения груза, наличия

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 25 из 28

		более _ км/ч».	пути - _ км/ч».	искрения, дымления, образования пыления от волочения деталей вагонов незамедлительно остановить поезд служебным торможением. При следовании по станции локомотивная бригада обязана следить за подаваемыми работниками станции сигналами и нахождением людей в безопасном месте, подавать в установленном порядке звуковые сигналы.
9.2.	Проследование локомотивом поезда входного (маршрутного) светофора с разрешающим показанием.	«Зеленый (желтый) на выходном (маршрутном) светофоре с __ пути. Скорость _ км/ч».	«Вижу зеленый (желтый) на выходном (маршрутном) светофоре с _ пути. Скорость - _ км/ч».	После проследования локомотивом входного светофора локомотивная бригада обязана убедиться в разрешающем показании маршрутного (выходного) светофора, при приближении к выходному (маршрутному светофору) повторить его показание другому.
9.3.	Проследование локомотивом поезда повторительного светофора на станции, установленного перед маршрутным (выходным) светофором.	«Зеленый на повторительном светофоре с _ пути». «Повторительный светофор не горит. Принимайте меры по остановке поезда».	«Вижу зеленый огонь на повторительном светофоре с _ пути». «Вижу: повторительный светофор не горит. Останавливаю поезд».	
9.4.	Проследование локомотивом поезда выходного светофора.	«Зеленый (желтый) огонь выходного светофора. Скорость по перегону _ км/ч».	«Вижу зеленый (желтый) на выходном светофоре. Скорость по перегону _ км/ч».	
9.5.	Проследование дежурного по	«Замечаний по поезду слева нет» (если есть,	«Замечаний по поезду справа нет»	При проследовании поста безопасности, дежурного по станции помощник машиниста дублирует показание ручных сигналов

Регламент ведения переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава при поездной и маневровой работе

Редакция 2.0

Страница 26 из 28

	станции, путевого обходчика, сигналиста, дежурного по поезду, а также бригад, работающих на пути.	докладывает).	(если есть, докладывает).	подаваемых осматривателями вагонов, дежурным по станции. При проследовании поезда мимо путевого обходчика, сигналиста, стрелочника, дежурного по поезду, а также бригад, работающих на пути, локомотивная бригада обязана подать сигнал бодрствования. Первым о результатах осмотра объявляет тот, кому видны сигналы, подаваемые работниками.
10. Проследование мест ограничения скорости				
1	2	3	4	5
10.1.	Подъезд поезда к переносному (постоянному) сигналу уменьшения скорости.	«Желтый щит (диск) уменьшения скорости. Скорость на _ км не более _ км/ч»	«Вижу желтый щит (диск) уменьшения скорости. Скорость на _ км _ км/ч».	Помощник машиниста заблаговременно за 1-1,5 км предупреждает машиниста о приближении к месту действия предупреждения (уменьшение скорости, мест особой бдительности, мест проводимых работ). Машинист принимает меры по снижению скорости. Помощник машиниста при проследовании локомотива мимо переносного (постоянного) сигнала уменьшения скорости подаёт оповестительный сигнал, стоя на своем рабочем месте, наблюдает за показанием сигнала, свободностью пути и за сигналами, подаваемыми работниками пути, от места установки жёлтого щита (диска) уменьшения скорости.
10.2.	Подъезд поезда к сигнальному знаку «Начало опасного места».	«Сигнальный знак «Начало опасного места». Скорость - не более _ км/ч».	«Вижу сигнальный знак «Начало опасного места». Выполняя скорость _ км/ч».	Локомотивная бригада обязана проследовать сигнальный знак «Начало опасного места» со скоростью, указанной в предупреждении (приказе). Помощник машиниста контролирует действия машиниста и скорость по показанию СЛ (КЛУБ-У, БОРТ) стоя у рабочего места машиниста.
10.3.	Проследование поездом сигнального знака «Конец опасного места».	«Справа (слева) сигнальный знак «Конец опасного места».	«Вижу сигнальный знак «Конец опасного места».	После прохода хвостовой частью поезда сигнального знака «Конец опасного места» локомотивная бригада следует с установленной скоростью.
10.4.	Проследование зеленого щита.	«Зеленый щит. Скорость _ км/ч».	«Вижу зеленый щит. Скорость _ км/ч»	

Примечание:

1. Запрещается осуществлять фото- и видеосъемку в целях, не связанных с работой, использовать мобильную связь и других видов связи, кроме поездной и маневровой радиосвязи, а также разрешенных видов связи (переносные радиостанции для связи с руководителями работ или составителем поездов, ДСП, маневровым диспетчером и т.д.).

2. Запрещается пользование аудио- видеоплеерами, мобильными персональными компьютерами и другими устройствами, отвлекающими от выполнения своих должностных обязанностей, за исключением случаев использования указанных видов связи для получения или передачи служебной информации, при возникновении нестандартных ситуаций для получения консультаций у руководства ТЧЭ и машинистов-инструкторов.

3. Одновременное отвлечение машиниста и помощника машиниста от наблюдения за сигналами и свободностью пути запрещается. При следовании поезда, и необходимости кратковременного отвлечения для осмотра состава и других действий требующих отвлечений машинист и помощник машиниста убеждаются в свободности пути и предупреждают друг друга словом «Отвлекаюсь», а при следовании на запрещающий сигнал отвлечение не допускается до полной остановки локомотива.

4. При получении специальных разрешений на отправление поезда, установленных ИДП, машинист и помощник машиниста проверяют правильность их заполнения, повторяют друг другу содержание специального разрешения. Машинисту разрешается начинать движение локомотива, после того как убедится в правильности восприятия регистрируемого приказа или врученного разрешения.

5. В случае если при движении поезда от ДСП/ДНЦ поступило сообщение о приказе на отмену действующего предупреждения, помощник машиниста обязан записать на обратной стороне бланка предупреждения формы ДУ-61 дату, время выдачи, номер приказа и должность лица, передавшего приказ.

6. Во всех случаях проследования станций и разъездов помощник машиниста, стоя на своём рабочем месте, ведет от входного до выходного светофора наблюдение за показаниями их сигналов, свободностью пути, правильностью приговора маршрута и действиями машиниста.

7. Во всех случаях, требующих следования поезда с уменьшением скорости, помощник машиниста обязан убедиться по скоростемеру, блоку индикации КЛУБ-У, БОРТ в выполнении машинистом требования ограничения скорости.

8. При встречах поездов (локомотивов) на перегонах и станциях, при проследовании локомотива поезда (головной кабины МВПС) мимо ДСП, дежурных постов безопасности, дежурных по переездам в дневное время суток сигнал бодрствования локомотивной бригады подает путём поднятия руки.

В ночное время машинист обязан подать сигнал бодрствования путём двукратного переключения прожектора с яркого на тусклый огонь за 300-400 м. Сигнал бодрствования прожектором производится локомотивными бригадами движущихся поездов при встрече поездов(локомотивов) на станциях и перегонах. Локомотивная бригада стоящего поезда (локомотива) на станции, раздельном пункте, перегоне при скрещении поездов сигнал бодрствования переключением прожектора не подает.

При эксплуатации локомотивов серии KZ4, KZ8 ТЭ33 сигнал бодрствования локомотивной бригадой подается двух кратным переключением тумблера освещения кабины локомотива: на KZ4, KZ8 с тусклого на яркий свет, на ТЭ33 с выключенного положения во включенное яркое, сигнал бодрствования переключением буферных фонарей не производится.

Локомотивная бригада наблюдает в пределах видимости за работниками, следящими за состоянием движущегося поезда.

9. В ночное время при подъезде к входному сигналу, оси станции, охраняемым переездам и железнодорожным мостам, помимо оповестительного сигнала, необходимо производить двукратное переключение прожектора на тусклый свет. При эксплуатации локомотивов серии KZ4 ТЭ33 (всех серий) переключение прожектора на тусклый свет не производить.

10. Когда сигнал путевого светофора не виден (из-за большого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), машинист и его помощник до приближения к путевому светофору на расстоянии видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора и повторять их друг другу.

11. Полученное разрешение на движение не освобождает локомотивную бригаду от ответственности за наблюдением показаний сигналов, положением стрелок, состоянием и свободностью пути.

12. Перед отправлением со станции формирования и пункта смены локомотивных бригад на первом перегоне машинистам пассажирских поездов необходимо проверить действие радиостанций УКВ, КВ путем вызова начальника (бригадира) поезда, ДСП, с последующей отметкой в журнале формы ТУ-152.

13. Разрешается передача управления локомотивом помощнику машиниста, имеющему свидетельство на право управления локомотивом данного вида тяги и письменное разрешение машиниста-инструктора в служебном формуляре формы ТУ-57, записанное в служебном формуляре. Запрещается передача управления локомотивом в пассажирских, электро- и дизель-поездах.

14. В случае проследования в течение поездки (смены) светофора с запрещающим сигналом по регистрируемому приказу ДСП/ДНЦ машинист при заполнении штампа на скоростемерной ленте или бланка, выдаваемого с кассетой регистрации КЛУБ-У, БОРТ, переписывает из журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152 номер и время выдачи приказа, номер светофора, фамилию ДСП/ДНЦ передавшего приказ.

15. При стоянке (остановке) локомотива на перегонах, станции и в депо в рабочей кабине локомотива должно быть включено яркое освещение. Локомотивная бригада должна провести осмотр локомотива. Осмотр ходовых частей локомотива производится машинистом. При стоянке до 5 минут осмотр локомотива не производится. Контроль за состоянием встречных поездов осуществляется из кабины машиниста. При следовании с поездом в темное время суток локомотивная бригада в кабине локомотива включает тусклое освещение (подсветку кабины).