

Директорам
Донецької, Львівської,
Одеської, Південної,
Південно-Західної
регіональних філій
ПК, ЦРЕКМ

Для доведення до відома причетних підлеглих працівників та виконання під час роботи в межах регіональної філії «Придніпровська залізниця» направляється наказ від 24.09.2018 № 520/Н «Про затвердження та введення в дію Регламенту дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»».

Додаток: наказ від 24.09.2018 № 520/Н на 50 арк. в 1 прим.

Перший заступник
директора регіональної філії

О.М. Декарчук

Про затвердження Регламенту дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»

Відповідно до вимог пункту 1.13 Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 № 27, та з метою вдосконалення існуючого порядку дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» та взаємодії з іншими регіональними філіями

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити і ввести в дію з 16.10.2018 Регламент дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» (далі – Регламент), що додається.
2. Заступникам директора регіональної філії, начальникам дирекцій залізничних перевезень та служб забезпечити вивчення та неухильне виконання Регламенту причетними працівниками.
3. Начальникам дирекцій залізничних перевезень, служб до 26.09.2018 забезпечити структурні підрозділи та станції необхідною кількістю примірників Регламенту.
4. Начальникам дирекцій залізничних перевезень, служб, структурних підрозділів та станцій:
 - 4.1. Організувати вивчення Регламенту на технічних заняттях з причетними працівниками у строк до 11.10.2018 та періодичне повторне вивчення вимог цього Регламенту у подальшому.

4.2. Забезпечити робочі місця причетних працівників регіональної філії необхідною кількістю примірників Регламенту.

5. Відповідальність за виконання вимог Регламенту покласти особисто на начальників, заступників начальника та головних інженерів дирекцій залізничних перевезень, служб, структурних підрозділів та станцій.

6. Вважати таким, що не застосовується в межах регіональної філії «Придніпровська залізниця» наказ від 02.10.2012 № 672/Н «Про затвердження Регламенту взаємодії працівників Придніпровської залізниці в аварійних і нестандартних ситуаціях».

7. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника директора регіональної філії Декарчука О.М.

Директор регіональної філії

М.С. Кужавський

НЗ-1 _____ (підпис та дата)	О.М. Декарчук
НГ-НЗ-1 _____ (підпис та дата)	С.О. Гавриленко
НЗТ _____ (підпис та дата)	І.С. Черепанов
НЮ _____ (підпис та дата)	Д.М. Романов
НРБ _____ (підпис та дата)	О.О. Філіп'єв
Д _____ (підпис та дата)	Д.І. Дядюшкін
Т _____ (підпис та дата)	О.П. Лоза
В.о. В _____ (підпис та дата)	Є.І. Пугач
ПГ _____ (підпис та дата)	С.В. Іванчак
Ш _____ (підпис та дата)	А.О. Фоменко
В.о. Е _____ (підпис та дата)	С.О. Горбач
В.о. М _____ (підпис та дата)	М.М. Харін
НРП _____ (підпис та дата)	Ю.С. Савченко

Коректор _____

Наказ підготовлено сектором профілактики безпеки руху поїздів та автотранспорту

Розсилка:

- НЗ-1, НГ-НЗ-1, НЗТ, НРБ, Д, ДН, Т, В, П, Ш, Е, М, НРП, НХ, НО, НОК, НЮ, НГК, Автобаза, ЦРБН Придніпровської, Н Донецької, Львівської, Одеської, Південної, Південно-Західної регіональних філій, ПК, ЦРЕКМ – відповідальний за розсилку сектор профілактики безпеки руху поїздів та автотранспорту;
- структурні підрозділи та станції – відповідальні за розсилку ДН, служби;
- підприємства та організації інших відомств – відповідальні за розсилку ДН.

Електронна версія наказу відповідає паперовій
Глушкова Ю.В., 3-04-50

ЗАТВЕРДЖЕНО:
Наказ від 24.09.2018 № 520-Н

**Регламент дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних
ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця»
ПАТ «Укрзалізниця»**

Загальні положення

1.1. Регламент дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» (далі – Регламент) розроблено для забезпечення безпеки руху поїздів, чіткої взаємодії причетних працівників залізничного транспорту у випадках виникнення нестандартних ситуацій при прийманні, відправленні, прямуванні поїздів, виконанні маневрової роботи на станціях та перегонах в межах регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» (далі – регіональна філія).

1.2. Регламент розроблено на підставі вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зі змінами, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД-0058, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.08.2005 № 507, зі змінами, Інструкції з сигналізації на залізницях України ЦШ-0001, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.06.2008 № 747, зі змінами, Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України ЦРБ-0021, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 27.04.2001 № 258, Методичних рекомендацій щодо дій працівників господарств Укрзалізниці для забезпечення безпеки руху в нестандартних ситуаціях, затверджених наказом від 20.12.2004 №992-ЦЗ, Регламенту дій працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях ЦД-0048, затвердженого наказом від 25.12.2002 № 661-Ц, інших чинних нормативних документів та передбачає додаткові вимоги до порядку дій працівників, визначених у пункті 1.1 цього Регламенту, щодо чіткої взаємодії при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії.

1.3. Регламент не скасовує дію нормативних документів, зазначених у пункті 1.2, та інших, зазначених у тексті, а є лише їх узагальненням та доповненням.

1.4. У Регламенті наведено порядок дій працівників (регіональних філій, філій), діяльність яких безпосередньо пов'язана з організацією руху поїздів чи здійсненням маневрової роботи в межах регіональної філії, у нестандартних ситуаціях, які повторюються найчастіше.

1.5. У цьому Регламенті скорочення мають такі значення:

АРМ ТВК	– автоматизоване робоче місце товарного касира
АСК ВП УЗ-Є	– автоматизована система керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України – єдина
АПК	– аварійно-польова команда
ВУ-45	– довідка про забезпечення поїзда гальмами та справну їх дію
ДГА	– дизельна електростанція, що використовується для резервного живлення пристроїв СЦБ
АСДК-Б, ДИСК-Б, ПОНАБ, КТСМ	– типи засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїзда
ДГП	– диспетчер оперативно-розпорядчого відділу служби перевезень
ДНЦ (ТНЦ)	– поїзний (локомотивний) диспетчер відділу перевезень дирекції залізничних перевезень
ДНЦО	– черговий по дирекції залізничних перевезень
ДНЦС (ТНЦС)	– старший поїзний (локомотивний) диспетчер відділу перевезень дирекції залізничних перевезень
ДСП	– черговий по залізничній станції
ДЦ	– диспетчерська централізація
ДУ-2, ДУ-3	– журнал руху поїздів і локомотивів по станції
ДУ-46	– журнал огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку, контактної мережі
ДУ-58	– журнал диспетчерських розпоряджень
ЕПД	– електронний перевізний документ
ЕРС	– електричний рухомий склад
ЕЧЦ	– енергодиспетчер
ІРП	– Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД-0058, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.08.2005 № 507, зі змінами
ІСІ	– Інструкція з сигналізації на залізницях України ЦШ-0001, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.06.2008 № 747, зі змінами
МВРС	– моторвагонний рухомий склад
ПЕМ	– поїзний електромеханік пасажирського поїзда
ПКЛНП	– начальник пасажирського поїзда
ПКО	– пункт комерційного огляду
ПТЕ	– Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854, зі змінами
ПТО	– пункт технічного обслуговування вагонів
СКНБ	– система контролю нагріву брукс пасажирського вагона

СМГС	– Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
ССРС	– спеціальний самохідний рухомий склад
СЦБ	– пристрої сигналізації, централізації та блокування
ЦРБДН	– головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту (дільниці) апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту регіональної філії «Придніпровська залізниця» Департаменту безпеки руху ПАТ «Укрзалізниця» або підпорядкований йому ревізорський апарат
ЦРБН	– головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту (регіональний) апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту регіональної філії «Придніпровська залізниця» Департаменту безпеки руху ПАТ «Укрзалізниця» або підпорядкований йому ревізорський апарат
ЦД-0048	– Регламент дій працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях, затверджений наказом Укрзалізниці від 25.12.2002 №661-Ц
ЦВ-ЦШ-0053	– Інструкція з розміщення, встановлення та експлуатації засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїзда, затверджена наказом Укрзалізниці від 17.03.2003 №69-Ц
ЦП-0285	– Класифікація і каталог дефектів і пошкоджень рейок, затверджена наказом Укрзалізниці від 27.02.2013 № 050-Ц/од
ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015	– Інструкція з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України, затверджена наказом Укрзалізниці від 28.10.1997 № 264-Ц

1.6. Порядок взаємодії працівників суміжних господарств, наведений у Регламенті, необхідно використовувати й при інших подібних ситуаціях. У той же час у залежності від ситуації, що склалася, та поїзного стану працівники, діяльність яких безпосередньо пов'язана з організацією руху поїздів чи здійсненню маневрової роботи в межах регіональної філії, повинні вживати й інших заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху поїздів та безпеки пасажирів і які не заперечують вимогам ПТЕ, ІСІ, ІРП та інших галузевих інструкцій.

1.7. У всіх випадках при виникненні нестандартних або аварійних ситуацій, що загрожують життю людей або безпеці руху, необхідно діяти згідно з обставинами, не допускаючи паніки й розгубленості.

1.8. Регламент може бути використано в якості навчального посібника при здійсненні технічного навчання працівників регіональної філії.

1.9. Працівників, визначених у пункті 1.1 Регламенту, повинно бути навчено вимогам цього Регламенту.

1.10. Керівники служб, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів та станцій, ревізори руху відділів перевезень та комерційні ревізори дирекцій залізничних перевезень зобов'язані перевіряти знання вимог цього Регламенту у працівників, діяльність яких безпосередньо пов'язана з організацією руху поїздів чи здійсненням маневрової роботи під час проведення кожної перевірки.

1.11. Порядок дій працівників при виникненні екстремальних погодних умов повинен бути розроблений на дирекціях залізничних перевезень для конкретних ділянок з урахуванням місцевих особливостей і відображений в місцевих інструкціях.

1.12. Всі переговори між працівниками, причетними до забезпечення безпеки руху залізничного транспорту, повинні вестися тільки по каналах зв'язку, підключених до системи документованої реєстрації переговорів. Іншими видами зв'язку дозволяється користуватися тільки у випадках повної відмови в роботі пристроїв реєстрованого зв'язку, а також у випадках попередження більш тяжких наслідків при допущенні випадків транспортних подій.

2. Загальні вимоги щодо дій причетних працівників у випадку зупинки поїзда на перегоні чи станції

Про кожну вимушену зупинку, коли необхідно звернути особливу увагу всіх кореспондентів, які перебувають у зоні дії радіостанції поїзда, машиніст по поїзному радіозв'язку, застосовуючи єдину форму передачі повідомлення:

«Увага, увага! Слухайте всі! Я машиніст поїзда № ____ прізвище, зупинився о ____ (час зупинки) на ____ кілометрі, ____ ПК, парної (непарної) колії перегону (станції) _____ через ____ (вказати причину). При проходженні по двоколійному (багатоколійному) перегону або по станції», додає: «габарит по суміжній ____ колії (парна, непарна, № станційної колії) порушений», або «габарит по ____ колії не порушений», або «відомостей про наявність габариту по сусідній колії не маю». Увага всі!»,

зобов'язаний негайно повідомити:

- машиністу зустрічного поїзда на двоколійному перегоні;
- машиністу поїзда, що слідує за ним, на обладнаному автоблокуванням перегоні;
- черговим по станціях, які обмежують перегін або черговому по станції, де зупинився поїзд (поїзному диспетчеру на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією);
- поїзному диспетчеру;
- начальнику поїзда при веденні пасажирського поїзда;
- відповідальному керівнику робіт у господарському поїзді.

У повідомленні повинна бути зазначена попередня причина зупинки поїзда.

Повідомлення повторюється не менше двох разів.

При отриманні зазначеного повідомлення машиністи всіх поїздів, які перебувають у зоні дії радіозв'язку і чергові по станціях (поїзний диспетчер) зобов'язані припинити переговори по радіозв'язку, уважно вислухати повідомлення та вжити заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів.

Машиніст поїзда, який здійснив вимушену зупинку, зобов'язаний отримати підтвердження про те, що передані ним повідомлення сприйняті черговими по станціях (ДНЦ).

Черговий по станції (поїзний диспетчер), отримавши повідомлення машиніста про вимушену зупинку, зобов'язаний повторити це повідомлення, звернувши особливу увагу на точне місце зупинки голови поїзда, а локомотивна бригада – переконатися, що повідомлення сприйнято правильно.

Текст із вимогою про надання допомоги, одержаний по радіозв'язку чи телефону, черговим по станції розбірливо записується до Журналу руху поїздів ф. ДУ-3 (ДУ-2). Виправлення тексту не допускаються.

Якщо повідомлення машиніста про вимушену зупинку прийняв поїзний диспетчер особисто (або через чергового по станції), то останній також повинен повторити і записати у Журнал ф. ДУ-58 це повідомлення, а ДСП – переконатися, що ДНЦ правильно зрозумів це повідомлення.

Після огляду складу поїзда й місця зупинки машиніст зобов'язаний повідомити чергових по станціях, які обмежують перегін, або черговому по станції, де зупинився поїзд (поїзному диспетчеру на дільницях, обладнаних диспетчерською централізацією), та поїзному диспетчеру конкретну причину зупинки й прийняте рішення про подальші дії щодо її усунення.

Якщо рух поїзда не може бути відновлено протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримати поїзд на місці автоматичними гальмами, локомотивна бригада зобов'язана вжити заходів до закріплення поїзда, використовуючи наявні гальмові башмаки й ручні гальма. При веденні пасажирського або господарського поїзда локомотивна бригада зобов'язана подати сигнал для приведення в дію наявних у складі ручних гальм (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт у господарському поїзді). Доповісти черговому по найближчій станції або поїзному диспетчеру про ситуацію, що склалася.

При зупинці поїзда на двоколійному або багатоколійному перегоні через спрацювання автоматичних пристроїв контролю технічного стану рухомого складу, порушення цілісності гальмової магістралі, сходження рухомого складу й відсутності при цьому інформації про наявність габариту по суміжній колії, машиніст (помічник машиніста) зобов'язаний:

- увімкнути червоні вогні буферних ліхтарів, подавати прожектором сигнал зупинки серіями по три короткочасних мигання до одержання аналогічного сигналу від машиніста зустрічного поїзда та тифоном подавати сигнал «Загальна тривога» групами з одного довгого та трьох коротких звуків;

- визначитись з необхідністю закріплення поїзда;

- з появою зустрічного поїзда викликати по радіозв'язку машиніста й повідомити його про небезпеку;

- за необхідності встановленим порядком огородити місце перешкоди по сусідній колії.

Червоні вогні буферних ліхтарів і мигаючий прожектор на локомотиві зустрічного поїзда, при відсутності інформації про причину його стоянки, є для машиніста поїзда сигналом зупинки.

Машиніст поїзда, побачивши червоні вогні ліхтарів у буферного бруса й мигання прожектора локомотива зустрічного поїзда, зобов'язаний:

- подати відповідний сигнал прожектором локомотива;
- зупинити поїзд біля локомотива зустрічного поїзда.

Продовження руху дозволяється після отримання інформації про відсутність перешкоди для руху й наявності габариту. Швидкість руху уздовж зустрічного складу не повинна перевищувати 20 км/год. при дотриманні особливої пильності й готовності до зупинки при перешкоді.

Огляд складу поїзда після зупинки виконує помічник машиніста, якщо він має стаж самостійної роботи більше одного року. В іншому випадку огляд виконує машиніст.

У випадку відсутності радіозв'язку з черговим по станції та необхідності виклику допоміжного локомотива локомотивна бригада зобов'язана усіма наявними засобами (зупинивши зустрічний поїзд, через машиніста поїзда, що зупинився позаду, через чергового працівника «Поста безпеки» чи чергового по переїзду, через чергового по депо за наявності мобільного зв'язку, працівників інших служб, які знаходяться поблизу локомотива, тощо) замовити допоміжний локомотив та чітко вказати кілометр та пікет, на якому знаходиться голова поїзда. При відсутності поїзного радіозв'язку дозволяється виклик допоміжного локомотива засобами мобільного зв'язку безпосередньо через ДНЦ.

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні і відсутності радіозв'язку з машиністом поїзда ДСП повинен доповісти про це ДНЦ, припинити відправлення поїздів на перегін, всіма наявними способами визначити місце знаходження голови поїзда (км, пк) (переговорами з машиністами поїздів, які слідує по суміжних коліях, через чергових «Постів безпеки», чергових по переїздах, чергового по сусідній станції, що обмежує перегін, за наявності мобільного зв'язку з машиністом – через чергового по депо приписки локомотивної бригади тощо). Якщо у наявності поблизу є автотранспорт залізничного транспорту, направити працівника господарства перевезень або працівника колії, ЕЧ, ШЧ для з'ясування причин зупинки та місця знаходження поїзда. У необхідних випадках для з'ясування причин та місця зупинки поїзда дозволяється по суміжній колії відправляти окремий локомотив або дрезину).

При вимушеній зупинці пасажирського поїзда та неможливості утримати поїзд на місці на автогальмах, за сигналом машиніста (три довгих) поїзна бригада

пасажирського поїзда зобов'язана привести в дію наявні у вагонах поїзда ручні гальма.

На ділянках, обладнаних автоблокуванням, при зупинці на перегоні провідник останнього вагона зобов'язаний перевірити видимість сигналів хвостового вагона, уважно спостерігати за перегonom, а у випадку підходу поїзда, що йде вслід, вжити заходів щодо його зупинки.

Вказівку про огороження поїзда на перегоні надає машиніст у випадках:

- необхідності надання відновного або пожежного поїздів, а також допоміжного локомотива, якщо допомога надається із хвоста поїзда;
- якщо поїзд був відправлений при перерві дії усіх засобів сигналізації та зв'язку по правильній колії на двоколійний перегін або одноколійний перегін з повідомленням про відправлення за ним іншого поїзда.

Провідник останнього вагона, отримавши вказівку від машиніста на огороження пасажирського поїзда, повинен привести в дію ручні гальма та виконати огороження поїзда у відповідності до вимог ІСІ.

Якщо минула потреба огороження поїзда, провідник, що огорожує хвіст пасажирського поїзда, за вказівкою машиніста (або через ПКЛНП) зобов'язаний зняти огороження, а після прибуття у вагон відпустити ручне гальмо (якщо немає інших вказівок).

За необхідності проводиться повне або скорочене випробування гальм.

3. Порядок дій при вимушеній зупинці поїзда через несправність локомотива, МВРС, ССРС

При відмові тягового устаткування, що забезпечує рух поїзда, й неможливості усунення несправності на станції забороняється відправлятися на перегін.

При несправності, що виникла на перегоні, машиніст зупиняє поїзд за можливості на станції, площадці або прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстрена зупинка. Після цього приводить у дію автогальма поїзда й допоміжне гальмо локомотива на максимально припустимий тиск та, за необхідності, забезпечує збереження стиснутого повітря на локомотиві.

З моменту передавання машиністом інформації, регламентованої Розділом 2 Регламенту, починається 10-хвилинний відлік часу для визначення виниклої несправності.

Після підтвердження отримання інформації від одного із чергових по станціях, що обмежують перегін, локомотивна бригада приступає до робіт з визначення несправності та вживає всіх необхідних заходів щодо якнайшвидшого її усунення.

При неможливості усунення несправності після закінчення 10 хвилин після зупинки поїзда, через чергового найближчої станції або поїзного диспетчера локомотивна бригада зобов'язана замовити допоміжний локомотив із

обов'язковим зазначенням місця (кілометр і пікет) знаходження (зупинки) локомотива (головної кабіни МВРС).

Після отримання повідомлення про необхідність надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, ДНЦ повинен негайно вжити заходів щодо просування допоміжного локомотива на одну зі станцій, що обмежують перегін.

Після отримання від поїзного диспетчера (чергового по станції) інформації, про те, з якої станції буде надано допомогу й на яку станцію буде виводитися поїзд, локомотивна бригада приступає до більш детального огляду локомотива для усунення несправності.

Якщо несправність усунуто до прибуття допоміжного локомотива, вивід поїзда з перегону здійснюється допоміжним локомотивом до станції. Відчеплення допоміжного локомотива по станції здійснюється тільки з дозволу поїзного диспетчера.

4. Порядок взаємодії працівників у випадку вимушеної зупинки поїзда на перегоні через самовільне спрацювання автогальм

4.1 Зупинка вантажного поїзда

Помічник машиніста за вказівкою машиніста локомотива оглядає склад поїзда для з'ясування причини самовільного спрацювання автогальм (роз'єднання або розривання з'єднувальних гальмових рукавів, саморозчеплення через несправність автозчепного обладнання, обрив кранів та трубок гальмової магістралі, несправності повітророзподільника або інших). У випадку роз'єднання (розриву автозчепу) поїзда вживаються негайні заходи щодо закріплення його хвостової частини гальмовими башмаками та наявними ручними гальмами. Якщо частина складу, що залишилася без локомотива, знаходиться на спуску, протилежному руху, то один із гальмових башмаків обов'язково укладається під колеса хвостового вагона.

Помічник машиніста встановлює причину самовільного спрацювання гальм, записує номер хвостового вагона і доповідає машиністу причину спрацювання автогальм та разом із ним звіряє номер хвостового вагона з довідкою форми ВУ-45.

При саморозчепленні автозчепів помічник машиніста зобов'язаний перевірити положення розчіпного важеля, стан вертикальних обмежувачів, при їх наявності, і при його справності, після закріплення хвостової частини поїзда, провести зчеплення вагонів. Після зчеплення вагонів помічник машиніста переконується в правильності та надійності зчеплення автозчепів за сигнальними відростками та положенням замків. Команди на осаджування головної частини для зчеплення та на зупинку подає помічник машиніста за допомогою радіозв'язку або видимих ручних сигналів (за необхідності можуть бути використані засоби мобільного зв'язку). Якщо такі сигнали подати неможливо, з'єднання поїзда на перегоні здійснюється за допомогою допоміжного локомотива, який подається у

хвіст поїзда. При з'єднанні складу поїзда слід користуватись вимогами пунктів 11.9. 11.10. 11.11 ІРП.

При несправності механізму автозчепу помічник машиніста повинен замінити несправні деталі за рахунок знятих з хвостового вагона або локомотива, про що машиніст повідомляє поїзного диспетчера дільниці. Про необхідність поповнення деталями механізму автозчепу поїзний диспетчер сповіщає найближчий ПТО.

Якщо причиною самовільного спрацювання автогальм стали обрив автозчепу, тягового хомута або хребтової балки, і частини поїзда з'єднати неможливо, поїзний диспетчер та черговий по дирекції залізничних перевезень приймають рішення про спосіб виводу частин поїзда з перегону за допомогою допоміжного локомотива та доводить його до відома машиніста та чергових по станціях, які обмежують перегін.

Якщо причиною самовільного спрацювання автогальм стало роз'єднання або розрив гальмових рукавів, несправність повітророзподільника, обрив трубок гальмової магістралі або інші пошкодження гальмової магістралі, локомотивна бригада повинна вжити заходів щодо усунення несправності та відновлення цілісності гальмової магістралі з використанням технічної аптечки. Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведено скорочене випробування автогальм, з відміткою в довідці форми ВУ-45, вилучено гальмові башмаки з-під вагонів, відпущено ручні гальма.

У випадку неможливості усунення несправностей та відновлення цілісності гальмової магістралі у вантажному поїзді, якщо виникає необхідність відключення частини гальмової магістралі поїзда, виведення поїзда з перегону повинно здійснюватись тільки за допомогою допоміжного локомотива, поданого у хвіст поїзда, з обов'язковим вмиканням гальмової магістралі хвостової частини з магістраллю допоміжного локомотива, за умов перекриття кінцевих гальмових кранів на вагонах з несправною гальмовою магістраллю. Машиністи головного та допоміжного локомотивів після проведення скороченої проби автогальм і відміток у довідках форми ВУ-45 з особливою пильністю та швидкістю не більше, ніж 25 км/год. доводять поїзд до найближчої станції, де несправність усувається або відчіпляється несправний вагон. Машиніст допоміжного локомотива повинен виконувати команди машиніста головного локомотива, що надаються по радіозв'язку. При довжині хвостової частини понад 80 вісей на допомогу повинен надаватись двосекційний локомотив.

Якщо вслід за поїздом, у якому спрацювали автогальма з вимогою допоміжного локомотива з хвоста поїзда, відправились інші поїзди, то вони виводяться з перегону із дотриманням вимог розділів 11 і 12 ІРП.

Після випадку саморозчеплення (розриву) автозчепів машиніст зобов'язаний заявити поїзному диспетчерові безпосередньо або через чергового по станції про необхідність проведення контрольної перевірки гальм. Вимогу про проведення контрольної перевірки гальм поїзний диспетчер (черговий по станції)

записує в журнал руху поїздів, де вказує час одержання заявки, номер поїзда й прізвище машиніста. Враховуючи профіль колії і забезпечення безпеки руху, машиніст і поїзний диспетчер визначають станцію, на якій буде проведено контрольну перевірку гальм, та порядок прямування поїзда до цієї станції. Для організації проведення контрольної перевірки гальм поїзний диспетчер організовує виклик причетних працівників станції, локомотивного та вагонного господарств.

Якщо до пункту контрольної перевірки гальм поїзд має прослідувати більше одного перегону і заявка машиніста містить інформацію про низьку ефективність гальм, поїзний диспетчер зобов'язаний передати ДСП усіх станцій на шляху прямування реєстрований наказ щодо особливого режиму прямування цього поїзда.

4.2 Зупинка пасажирського поїзда

Помічник машиніста разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком за вказівкою машиніста локомотива оглядають склад поїзда для з'ясування причини самовільного спрацювання автогальм (роз'єднання з'єднувальних гальмівних рукавів, саморозчеплення через несправність автозчепного обладнання, обрив трубок гальмової магістралі, несправності повітророзподільника або інших), звіряють номер хвостового вагона із вказаним в довідці форми ВУ-45. У випадку роз'єднання вагонів поїзда вживають негайних заходів щодо приведення в дію ручних гальм (відповідальний – начальник поїзда) та закріплення гальмовими башмаками (відповідальний – помічник машиніста). Про причину самовільного спрацювання автогальм доповідають машиністу локомотива.

При виявленні загальмованих вагонів провідник зобов'язаний зробити відпуск гальма підняттям нагору ручки повідця відпускного клапана, що перебуває на підлозі коридорної сторони всередині вагона, і повідомити про те, що трапилося, начальнику поїзда. У випадку невідпущення гальм провідник вживає заходів щодо зупинки поїзда та доповідає начальнику поїзда. В подальшому за вказівками начальника поїзда вживаються заходи щодо відпуску гальм у вагоні.

При одержанні сигналу від машиніста про відмову гальм пасажирського складу провідники зобов'язані привести в дію ручні гальма вагонів, закручуючи штурвал ручного гальма у напрямку руху годинникової стрілки, а перед відправленням поїзда за командою машиніста та начальника поїзда – відкрутити штурвал ручного гальма назад до упору та переконатися, що гальма відпущені, спостерігаючи за рухом поїзда з тамбура вагона.

Якщо причиною спрацювання автогальм стало роз'єднання або розрив з'єднувальних гальмових рукавів, несправність повітророзподільника, обрив гальмової магістралі, трубок або інші пошкодження гальмової магістралі, які можливо усунути на місці, локомотивна бригада разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком повинні вжити заходів щодо усунення несправності та

відновлення цілісності гальмової магістралі у поїзді. Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведено скорочене випробування гальм, за участю начальника поїзда та провідника хвостового вагона, з відміткою у довідці форми ВУ-45. Після цього помічник машиніста вилучає гальмові башмаки з-під вагонів, начальник поїзда забезпечує відпущення ручних гальм вагонів.

У випадку неможливості відновлення цілісності гальмової магістралі у пасажирському поїзді, коли виникає необхідність відключення гальмової магістралі поїзда в одному або декількох вагонах, виведення поїзда з перегону повинно здійснюватися тільки за допомогою допоміжного локомотива, наданого у хвіст поїзда з обов'язковим вмиканням гальмової магістралі хвостової частини з гальмівною магістраллю допоміжного локомотива. Машиністи головного та допоміжного локомотивів після проведення скороченого випробування автогальм та відміток у довідках форми ВУ-45 зі швидкістю не більше за 15 км/год. доводять поїзд до найближчої станції, де несправність усувається або відчіпляється несправний вагон. Машиніст допоміжного локомотива застосовує режим тяги і гальмування у виключних випадках і тільки за вказівкою машиніста головного локомотива.

При неможливості з'єднання поїзда (обрив автозчепу, тягового хомута або хребтової балки та інші) поїзд виводиться з перегону частинами до найближчих станцій, тільки за допомогою допоміжного локомотива, наданого у хвіст поїзда.

Подальше рішення по відновленню складу поїзда приймає начальник дирекції залізничних перевезень.

Якщо вслід за поїздом, у якому спрацювали автогальма і якому потрібно надавати допоміжний локомотив з хвоста поїзда, відправились інші поїзди, то вони виводяться з перегону, керуючись вимогами розділів 11 і 12 ІРП.

5. Порядок дій працівників у випадках пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання

У випадку пошкодження струмоприймача або контактної мережі на шляху прямування машиніст вживає заходів щодо негайної зупинки поїзда із застосуванням екстреного гальмування, відключає на ЕРС силові і допоміжні кола, контактори опалення вагонів пасажирських і приміських поїздів, опускає струмоприймачі та закріплює гальмівними башмаками поїзд. У випадку виявлення пошкодження контактної мережі на суміжній колії, що не загрожує безпеці слідування поїзда машиніст якого виявив несправність, необхідно прослідувати місце пошкодження без зупинки. В обох випадках машиніст зобов'язаний негайно по радіозв'язку повідомити ДСП (ДНЦ) встановленим порядком.

Поїзний диспетчер повинен терміново викликати через радіозв'язок машиністів поїздів, які прямують у напрямку місця пошкодження струмоприймача або контактної мережі, і додатково повідомити про зупинку поїзда на перегоні, подальші дії з відновлення руху поїзда виконувати спільно (узгоджувати) з

енергодиспетчером. Енергодиспетчер викликає на місце пошкодження працівників району контактної мережі та повідомляє керівництво дистанції.

Першим поїздом услід тому, який виявив пошкодження, або з поїздом, що повинен прямувати по сусідній колії, черговий по станції відправляє на перегін, з якого отримано повідомлення про пошкодження контактної мережі, працівників району контактної мережі з видачою попередження про порядок прямування. У цьому попередженні зазначається місце зупинки (кілометр, пікет) для висадки працівників району контактної мережі. Подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд, та поїзного диспетчера.

Машиністи поїздів, що рухаються вслід за першим поїздом, відправленим на перегін у супроводі працівників району контактної мережі, отримавши повідомлення про пошкодження контактної мережі, затримуються на станції до отримання від працівників району контактної мережі повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

За необхідності виклику відбудовних засобів для усунення пошкодження на електрифікованих ділянках першим до місця пошкодження направляється спеціальний рухомий склад району контактної мережі для відключення і заземлення контактної мережі.

У разі виявлення несправності контактної мережі (провисання проводів, пошкодження ізоляторів, нахил фіксатора, обривання струни, нахил опори і т. ін.), які не входять у габарит рухомого складу, працівники дистанції електропостачання, які виявили несправність, повинні огородити цю ділянку і подавати сигнал «Опустити струмоприймач» машиністам електрорухомого складу відповідно до вимог пункту 8.9.1 ІСІ.

Місце виявлення несправності контактної мережі (обрив проводу, падіння фіксатора, консолі, опори і т.п.) з порушенням габариту рухомого складу необхідно огородити, як раптово виниклу перешкоду, відповідно до вимог ІСІ.

При організації руху поїздів з опущеним струмоприймачем керівник відбудовних робіт через енергодиспетчера дає заявку на видачу машиністам поїздів попередження про місце опускання та підйому струмоприймачів.

Орієнтовані відстані, які може проходити поїзд з опущеним струмоприймачем електровоза залежно від типу локомотива, довжини поїзда та його швидкістю перед обмежувальною ділянкою, наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

Початкова швидкість км/год.	Довжина ділянок при ухилі (-) або підйомі (+), %, прямування на яких допускається з опущеним струмоприймачем, км									
	-2	0	+2	+4	+6	+8	+10	+12	+14	+16
20	0,87	0,52	0,39	0,24	0,17	0,14	0,11	0,09	0,08	0,07
30	1,2	0,87	0,77	0,63	0,46	0,36	0,29	0,25	0,22	0,19
40	1,6	1,2	1,1	0,98	0,85	0,67	0,55	0,47	0,41	0,36
50	1,9	1,6	1,4	1,3	1,2	1,1	0,87	0,74	0,65	0,57

60	2,1	1,9	1,8	1,7	1,5	1,4	1,2	1,1	0,94	0,83
70	2,3	2,3	2,1	2,0	1,8	1,7	1,6	1,4	1,3	1,1
80	2,6	2,6	2,5	2,3	2,2	2,1	1,9	1,7	1,6	1,5
90	2,9	2,9	2,8	2,6	2,5	2,4	2,2	2,1	2,0	1,8

Примітки:

– довжину ділянок визначено для вантажного поїзда довжиною не більше 200 осей з будь-яким типом 6-вісних електровозів;

– при русі поїзда з 8-вісним електровозом довжина ділянок, що наведена нижче та ліворуч лінії, може бути збільшена: при довжині поїзда не більше 200 осей – на 30%; при довжині поїзда не більше 300 осей – на 15%;

– працівник, який виявив пошкодження (окрім локомотивних бригад), зобов'язаний залишатися на місці, забезпечувати огороження місця перешкоди до прибуття відбудовної бригади району електропостачання або контактної мережі.

– поїзний диспетчер або енергодиспетчер, отримавши повідомлення про пошкодження, терміново інформують один одного і чергового по дирекції залізничних перевезень і намічають порядок дій щодо ліквідації пошкодження, відновлення руху поїздів і організації відбудовних робіт.

Черговий по дирекції залізничних перевезень і поїзний диспетчер при пошкодженні контактної мережі зобов'язані:

– терміново установити порядок руху поїздів з урахуванням можливостей схеми живлення і секціонування контактної мережі;

– закрити перегін для руху поїздів у залежності від характеру пошкодження: для всіх поїздів чи тільки тих, які прямують електротягою;

– організувати виведення поїзда з відключеної ділянки контактної мережі і звільнити перегін;

– за необхідності відправлення відбудовного спеціального рухомого складу району контактної мережі видати наказ на їх прямування до місця пошкодження на правах відновного поїзда.

При одночасному відключенні електропостачання пристроїв контактної мережі і СЦБ на одному перегоні або станції енергодиспетчер повідомляє поїзного диспетчера і поновлює електропостачання в такій послідовності:

– електропостачання пристроїв СЦБ (основне або резервне, у т.ч. ДГА);

– електропостачання пристроїв контактної мережі;

– електропостачання пристроїв СЦБ від другого джерела живлення (за затвердженою схемою).

Чергові по станції, поїзні диспетчери у разі пошкодження контактної мережі зобов'язані позачергово надавати всі види зв'язку для переговорів локомотивних бригад, енергодиспетчера та інших причетних працівників з метою з'ясування характеру пошкодження та особливостей пропуску поїздів.

6. Порядок дій при наїзді на людину або зіткненні з автотранспортним засобом

Якщо на залізничній колії, яка входить у маршрут руху поїзда, перебуває людина або автотранспортний засіб, локомотивна бригада зобов'язана слідувати з особливою пильністю та готовністю зупинитися, подавати сповіщальний (звуковий) сигнал до того моменту, поки людина або автотранспортний засіб не покине небезпечну зону.

Машиніст зобов'язаний застосувати екстрене гальмування у випадку виникнення загрози наїзду або зіткнення (пішохід або водій транспортного засобу не реагує на звукові сигнали, які подаються локомотивною бригадою, та не залишає небезпечну зону), враховуючи швидкість руху та гальмівний шлях.

При наїзді на людину машиніст робить встановленим порядком повідомлення щодо причини зупинки по радіозв'язку та направляє помічника машиніста на місце події.

Помічник машиніста визначає стан потерпілого, перевіряє його пульс та дихання, якщо потерпілий непритомний. У випадку, якщо потерпілий живий, надає першу медичну допомогу та доповідає машиністу. У випадку смертельного травмування виносить тіло потерпілого за габарит рухомого складу й доповідає машиністу про вжиті заходи.

Після отримання інформації від помічника машиніста про стан потерпілого подальші дії машиніст погоджує з поїзним диспетчером (у випадку зупинки поїзда на перегоні) або з начальником станції чи черговим по станції (у випадку зупинки поїзда в межах станції). За необхідності, через чергового по станції, викликає швидку медичну допомогу та представників правоохоронних органів.

При можливості транспортування локомотивна бригада через поїзного диспетчера або чергового по станції викликає швидку медичну допомогу та представників правоохоронних органів на станцію та доставляє потерпілого до станції у вагоні пасажирського поїзда або на локомотиві вантажного поїзда.

При неможливості транспортування потерпілого локомотивна бригада через поїзного диспетчера або чергового по станції викликає на місце події швидку медичну допомогу і представників правоохоронних органів та знаходиться на місці події до прибуття медиків чи спеціально направленого працівника. Рішення про направлення працівника регіональної філії на місце події приймає черговий по дирекції залізничних перевезень та вирішує питання доставки працівника до місця події будь-яким можливим способом для нагляду за потерпілим до прибуття медпрацівників.

При зіткненні з автотранспортним засобом машиніст робить встановленим порядком повідомлення щодо причини зупинки по радіозв'язку та направляє помічника машиніста на місце події.

Після огляду місця події машиніст додатково повідомляє поїзного диспетчера та чергового по станції про наявність потерпілих, необхідність

виклику швидкої допомоги, наявність габариту, пошкодження локомотива та можливість їх усунення самостійно. У разі потреби, сповіщає поїзного диспетчера про необхідність надання допоміжного локомотива, відновних засобів.

Усі подальші дії локомотивна бригада погоджує з поїзним диспетчером.

7. Порядок дій у випадку виявлення окремих вагонів, що слідують у загальмованому стані або із заклинюванням колісних пар

7.1 Вантажний поїзд

Якщо при відпущених гальмах виявлено (отримано повідомлення) про самовільне гальмування окремих вагонів, локомотивна бригада зобов'язана:

- при слідуванні по сприятливому профілю вантажного поїзда зупинити поїзд повним службовим гальмуванням та оглянути склад;
- при слідуванні пасажирського поїзда зупинити поїзд повним службовим гальмуванням незалежно від профілю та оглянути склад;
- при проходженні вантажного поїзда по несприятливому профілю спробувати відпустити гальма короточасним переведенням ручки крана машиніста в І положення до підвищення тиску в зрівнювальному резервуарі на 0,5 - 0,8 кгс/см² вище зарядного. Якщо після цього гальма вагона не відпустять, зупинити поїзд повним службовим гальмуванням та оглянути склад.

Помічник машиніста (при стажі самостійної роботи більше 1 року) чи машиніст (якщо стаж помічника машиніста менше 1 року) за необхідності відпускає гальма вручну, виключає повітророзподільник, випускає повітря із запасного резервуара й переконується, що гальма вагона відпущені. Після цього оглядає поверхні кочення коліс колісних пар на предмет наявності їх пошкодження.

У випадку, коли після виключення повітророзподільника та випуску повітря із запасного резервуара гальма не відпустили, працівник локомотивної бригади перекриває роз'єднувальний кран та викручує пробку з гальмівного циліндра, перевіряє ручне гальмо на наявність повного відпуску різьбового механізму. Якщо гальмівні колодки не відійшли від поверхонь кочення колісних пар, необхідно вибити валик в розпірній тязі й підв'язати тягу до тріангелів.

У випадку, коли огляд колісних пар виконує помічник машиніста і є необхідність протягування поїзда, помічник машиніста надає відповідну команду машиністу. Якщо огляд виконує машиніст, то він повертається на електровоз, проводить помічнику машиніста стислий інструктаж про можливі пошкодження колісних пар та посиляє його для перевірки, після прибуття помічника машиніста до вагона виконує протягування поїзда.

Машиніст, у випадку відключення гальм вагонів, перераховує гальмове натиснення поїзда й дані вносить в довідку форми ВУ-45, швидкість подальшого слідування визначає згідно з пунктом 6 додатку № 2 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Після цього перевіряє щільність гальмової магістралі, яка не повинна відрізнятися від щільності, зазначеної в довідці форми ВУ-45, більше, ніж на 20% убик

зменшення або збільшення. При виявленні змін більше 20% виконати дії, передбачені пунктом 9.4 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. При стоянці більше 30 хвилин виконати дії, передбачені пунктом 9.4 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Після приведення поїзда в рух зробити перевірку дії гальм.

7.2 Пасажирський поїзд

У пасажирському поїзді роботи щодо відпуску гальм у вагоні та огляд колісних пар виконують поїзний електромеханік спільно з працівником локомотивної бригади під керівництвом начальника поїзда.

У випадку заклинювання колісної пари (рух вагона «юзом» через невідпущення гальм або з інших причин) провідник зобов'язаний зробити відпуск гальма підняттям вгору ручки повідця відпускового клапана, що знаходиться на підлозі всередині вагона. Якщо юз не припиняється, вжити заходів щодо зупинки поїзда та викликати начальника поїзда. Начальник поїзда разом з машиністом ухвалює рішення щодо порядку подальшого прямування поїзда.

8. Порядок взаємодії працівників при сходженні з рейок рухомого складу на перегоні з виходом за габарит

Чергові по станціях, що обмежують перегін (а при ДЦ – безпосередньо ДНЦ), і машиністи поїздів повинні відповісти машиністу, який передав повідомлення. Отримавши повідомлення, ДСП в першу чергу негайно вживає заходів щодо припинення відправлення поїздів на перегін, а також, у разі стабільної роботи радіозв'язку, додатково повідомляє про вимушену зупинку поїзда внаслідок сходження рухомого складу машиністів, які слідуєть вслід за поїздом, в якому допущено сходження рухомого складу та по суміжних коліях, а також повідомляє ДСП станції, обмежуючої перегін, та ДНЦ. У випадку коли ДСП не має можливості повідомити машиністів, що слідуєть вслід за поїздом, в якому допущено сходження рухомого складу, ДСП повідомляє ДНЦ, після чого поїзний диспетчер негайно викликає машиніста поїзда, що рухається позаду, і машиніста поїзда, що прямує по сусідній колії, та додатково повідомляє про зупинку поїзда внаслідок сходження рухомого складу.

Також ДСП повинен з'ясувати інформацію про сходження рухомого складу у поїзді та негайно повідомити ДНЦ місце, де сталося сходження рухомого складу (км, пк) та місце зупинки локомотива (км, пк), інформацію про кількість рухомого складу, що зійшов, та характер сходження (в т.ч. наявність габаритів по суміжних коліях), організувати виклик начальника станції, майстра з поточного утримання колії, електромеханіків СЦБ і зв'язку, відповідального працівника ЕЧК. За наявності потерпілих викликати швидку медичну допомогу.

ДНЦ негайно повідомляє ДНЦО та ЕЧЦ про сходження рухомого складу та надає наказ на закриття перегону (колії) для руху поїздів.

ДНЦО інформує керівництво дирекції, ДГП, ЦРБДН, чергового інженера (змінного) ЦРБ. В залежності від наслідків, відповідно до діючих нормативних документів, інформація передається ще і черговим працівникам: ДСНС, СБУ,

Держпраці, Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві, прокуратури, Головного управління Держпродспоживслужби, Територіальної профспілкової організації, поліції, Укртрансбезпеки.

У разі необхідності ДН приймає рішення та через ДНЦО надає наказ на відправлення відновного поїзда (відповідно до дислокації).

ДНЦ дільниці забезпечує своєчасне відправлення відновного поїзда на станцію, що обмежує перегін, де сталося сходження.

ДНЦО, ДНЦ спільно організовують виведення головної та хвостової частин поїзда з перегону.

ДНЦО, ДНЦ, ЕЧЦ аналізують ситуацію по доповіді машиніста на предмет подальшого руху поїздів по суміжній колії (якщо дільниця двоколійна чи багатоколійна – наявність енергопостачання та габаритів по суміжних коліях).

ДНЦО, ДГП у випадках необхідності організовують відхилення пасажирських та вантажних поїздів іншими маршрутами.

При сходженні пасажирського вагона з рейок провідник вагона зобов'язаний:

- визначити і оглянути місце сходження вагона (перегін, станція, штучні споруди) і повідомити встановленим порядком начальнику (бригадиру) поїзда й поїзному електромеханіку;
- переконатися, чи немає загоряння під вагоном і короткого замикання на корпус;
- організувати евакуацію пасажирів у сусідні вагони або на земляне полотно, забезпечивши безпеку руху для пасажирів від зустрічних поїздів. Переконатися в повній евакуації пасажирів.

9. Дії працівників у разі виявлення в рухомому складі колісної пари з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм

Машиніст поїзда або оглядач вагона повідомляє черговому по станції про наявність в поїзді рухомого складу з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм, який інформує поїзного диспетчера дільниці, чергового по станції, з якої прибув поїзд, начальника станції та диспетчера дистанції колії.

Поїзний диспетчер дільниці повідомляє поїзного диспетчера сусідньої дільниці або регіональної філії, з якої прибув поїзд, ДНЦО та диспетчера дистанції колії. ДНЦО повідомляє ДН, ЦРБДН, ДГП. ДГП повідомляє диспетчера служби колії, начальників служб колії і перевезень та ЦРБН, а також ДГП регіональної філії, з якої прибув поїзд. Диспетчер служби колії повідомляє диспетчера служби колії регіональної філії, з якої прибув поїзд з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм.

ТЧ, РПЧ, ВЧД після з'ясування машиністом поїзда або оглядачем вагонів розміру повзуна або навару, інформацію про це негайно передає ДСП для подальшого інформування працівників господарства колії.

ПЧ негайно після отримання інформації про виявлення в рухомому складі колеса з повзуном (вибоїною) або наваром, його розміру та з'ясування типу рейок і пропущеного тоннажу (тип рейок та пропущений тоннаж повинен знаходитись у диспетчера дистанції колії та щорічно оновлюватись), повідомленням встановлює подальший порядок здійснення руху по дільниці колії таким чином:

Перегони для руху поїздів до закінчення огляду закриваються у випадках:

- якщо в колії укладено рейки та стрілочні переводи типу Р43 і легші;
- якщо в колії укладено рейки та стрілочні переводи типу Р50 і важчі, які пропустили тоннаж понад нормативний;
- за температури повітря -10°C і нижче у випадку проходження колісної пари з повзунами (вибоїнами) 3 мм і більше по рейках Р50; 4 мм і більше - по рейках Р65 і Р75;
- за температури повітря вище -10°C у випадку проходження колісної пари з повзунами (вибоїнами) 4 мм і більше по рейках Р50; 5 мм і більше - по рейках Р65 і Р75.

В інших випадках до закінчення огляду встановлюється швидкість руху поїздів не більше 40 км/год. При виявленні пошкоджених повзуном рейок і стрілочних переводів до їхньої заміни порядок прямування поїздів встановлюється працівником, який перевіряє залізничну колію, за посадою не нижче бригадира колії.

В усіх випадках керівництво дистанції колії негайно організовує позачергову перевірку рейок дефектоскопічними засобами на дільницях прямування рухомого складу з пошкодженою поверхнею кочення колеса.

10. Дії причетних працівників у разі виникнення «поштовху у колії» на шляху прямування поїзда

Машиніст локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу) у разі виявлення під час руху горизонтального або вертикального поштовху повинен:

- зменшити швидкість руху до 15 км/год., а при різкому ударі – зупинити поїзд службовим гальмуванням для огляду небезпечного місця і виявлення характеру несправності та умов подальшого руху;
- у разі несправності поїзного радіозв'язку, а також у випадках, коли від чергового по станції (ДНЦ при ДЦ) і машиніста прямуючого вслід поїзда по радіозв'язку відповіді не отримано, машиніст, який першим виявив несправність у колії, повинен зупинити поїзд на першому пункті, де є телефонний зв'язок (сигнальні установки, колійні споруди, переїзди тощо) і доповісти про це черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру.

Черговий по станції (при диспетчерській централізації – поїзний диспетчер), одержавши повідомлення від машиніста про наявність поштовху в колії, зобов'язаний:

- припинити відправлення поїздів на цей перегін;

– повідомити поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, яка обмежує перегін, машиністів непарних (парних) поїздів, які були раніше відправлені на перегін за поїздом, машиніст якого повідомив про поштовх: «Я черговий по станції (найменування станції, прізвище ДСП). Машиніст поїзда № _____ на _____ км, пікет ____, о ____ год ____ хв виявив поштовх у колії (горизонтальний, вертикальний, односторонній, двосторонній, нехарактерний стукіт тощо) при швидкості ____ км/год. Причину не встановлено»;

– викликати на станцію шляхового майстра (бригадира колії) та проінформувати про випадок диспетчера дистанції колії;

– якщо характер переданого машиністом повідомлення свідчить про неможливість руху поїздів по перегону, то черговий по станції, не очікуючи наказу поїзного диспетчера про закриття перегону, повинен дати машиністам поїздів, які знаходяться на перегоні, вказівку про припинення подальшого руху;

– якщо поштовх виявлено у межах станції, потрібно негайно припинити рух по цій колії або стрілочному переводу до усунення несправності;

– здійснити запис у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46;

– перший готовий до відправлення поїзд (крім пасажирського) зі станції на перегін, з якого отримано повідомлення про «поштовх» на шляху прямування поїзда, ДСП відправляє у супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за його відсутності бригадира колії або іншого, старшого за посадою працівника дистанції колії) з видачею машиністу поїзда попередження, у якому зазначається місце зупинки, що знаходиться перед тим місцем, де зафіксовано «поштовх» (на відстані 1 км до місця заявленого «поштовху»); подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою зазначених вище працівників дистанції колії;

– отримавши по телефону або по радіозв'язку повідомлення від працівника дистанції колії про прийняте рішення щодо усунення несправності та порядок руху поїздів на місці перешкоди, записати його в журнал огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46;

– поїзди, що прямують вслід за першим поїздом, який відправлений у супроводі працівників дистанції колії на перегін після отримання повідомлення про «поштовх», затримуються на станції до отримання від працівників дистанції колії повідомлення про порядок проходження поїздами небезпечного місця;

– про отримання повідомлення доповісти поїзному диспетчеру і після цього здійснювати відправлення поїздів на перегін з видачею (за необхідності) попередження про зменшення швидкості руху;

– у разі необхідності черговий по станції відправлення видає попередження на поїзди, що відправляються на перегін, з якого отримано

інформацію про поштовх у колії; у попередженні на підставі висновку працівників дистанції колії зазначаються умови прямування поїздів через небезпечне місце;

- якщо повідомлення надійшло в темну пору доби і після проведеної перевірки не виявлено перешкоди, то обмеження швидкості руху поїздів до 25 км/год. діє до здійснення повторної перевірки у світлу пору доби.

Машиніст поїзда, що прямує на перегоні вслід за поїздом, машиніст якого надав повідомлення про «поштовх», після отримання повідомлення про наявність (факт) «поштовху» від машиніста або від чергового по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера), повинен:

- зменшити швидкість руху до 25 км/год. і прямувати з особливою пильністю та готовністю негайно зупинити поїзд;

- прибувши до місця передбачуваної перешкоди (поштовху), машиніст зупиняє поїзд і особисто (або за його вказівкою - помічник машиніста) проводить огляд дільниці колії, після чого приймає рішення про можливість подальшого руху;

- після огляду колії машиніст доповідає по радіозв'язку черговому по станції (при диспетчерській централізації – поїзному диспетчеру) інформацію такого змісту: «ДСП станції _____. Я, машиніст поїзда № _____ зупинився на _____ км, пікет ____ з причини заявленого поштовху. Після огляду колії, де заявлено поштовх, можу прямувати далі зі швидкістю не більше 25 км/год.». Або: «Далі рухатися не можу до усунення несправності колії (зазначити, якої саме)».

Поїзний диспетчер (ДНЦ), отримавши повідомлення від чергового по станції, а на дільницях ДЦ – від машиніста, про виявлення локомотивною бригадою поштовху в колії, повинен:

- припинити відправлення поїздів на цей перегін; перший поїзд на перегін, з якого отримано повідомлення про «поштовх» на шляху прямування поїзда, відправити у супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за його відсутності – бригадира колії);

- терміново доповісти про виявлений поштовх черговому по дирекції (ДНЦО) та диспетчеру оперативно - розпорядчого відділу служби перевезень;

- зробити запис про виявлений поштовх у книгу диспетчерських розпоряджень із зазначенням часу повідомлення та прізвища особи, від якої отримано повідомлення;

- зробити відмітку на графіку виконаного руху про наявність поштовху в колії на відповідному перегоні або станції із зазначенням кілометра та пікету;

- у разі неможливості здійснювати рух через перешкоду в колії однією з колій двокільної дільниці, поїзний диспетчер керується вимогами пункту 15.9 ІРП, а саме:

«Закриття одноколійного перегону, однієї або декількох головних колій на одноколійному і багатоколійному перегонах проводиться поїзним диспетчером на підставі:

а) розпорядження начальника дирекції залізничних перевезень (директора регіональної філії) у випадках проведення передбачених планом ремонтно-колійних, будівельних або відновлюваних робіт, а також ремонтних робіт на контактній мережі;

б) вимоги, отриманої від машиніста поїзда, що зупинився на перегоні, або вимоги працівників дистанції колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання та ін. у разі непередбаченої несправності на перегоні колії, споруд і пристроїв, що загрожує безпеці руху поїздів.

Одержану вимогу поїзний диспетчер зобов'язаний записати в журнал диспетчерських розпоряджень, зазначивши час надходження та особу, від якої вона надійшла.

Усі письмові вимоги, повідомлення, телеграми й телефонограми мають зберігатися разом із журналом диспетчерських розпоряджень»;

– здійснює контроль за діями чергового по станції.

Черговий по дирекції (ДНЦО), отримавши від ДНЦ інформацію про заявлений «поштовх у колії» на шляху прямування поїзда, повинен:

– повідомити про «поштовх у колії» ДГП, начальника дистанції колії, а в робочий час, крім того, начальника дирекції залізничних перевезень та ЦРБН;

– записати отриману інформацію у Книгу «Поштовх у колії»;

– контролювати дії поїзного диспетчера та працівників дистанції колії щодо організації безпечного руху поїздів по місцю, на якому заявлено «поштовх у колії».

Диспетчер оперативно-розпорядчого відділу служби перевезень (ДГП), отримавши від поїзного диспетчера повідомлення про виявлення «поштовху в колії», повинен:

– доповісти черговому по службі колії, а в робочий час, крім того, ЦРБН і начальнику сектору профілактики безпеки руху поїздів та автотранспорту;

– контролювати дії поїзного диспетчера щодо організації руху на дільниці.

Шляховий майстер (бригадир колії), одержавши повідомлення про «поштовх», повинен:

– негайно з'явитися до чергового по станції (при диспетчерській централізації - повідомити поїзного диспетчера про появу на станції) і першим поїздом (за відсутності поїзда – самотійно) виїхати на місце виявленого «поштовху»;

– прибувши на місце, де виявлено «поштовх», перевірити стан колії, при цьому особливу увагу приділити огляду колії на вказаному пікеті, а також на сусідніх пікетах (протягом 1 км до та після місця заявленого «поштовху»). Установити характер несправності і порядок руху поїздів, ужити заходів щодо її усунення;

– після огляду колії надати повідомлення черговому по станції (поїзному диспетчеру) щодо організації безпечного руху поїздів;

– прибувши на станцію з місця виявленого «поштовху», зробити відповідний запис у журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та контактної мережі форми ДУ-46 (або підписати повідомлення, передане раніше черговому по станції з місця виявленого поштовху) та повідомити старшого шляхового майстра (начальника дільниці) та диспетчера дистанції колії, який доповідає начальнику дистанції колії;

– якщо при перевірці колії, пристроїв чи споруд у темний час доби несправність не виявлено, шляховий майстер або бригадир колії обов'язково дають заявку на видачу на поїзди попередження щодо обмеження швидкості руху до величини, яка б забезпечувала безпеку руху поїздів у залежності від стану колії, але не більше 25 км/год., до повторної перевірки стану колії у світлий час доби. Якщо шляховим майстром чи бригадиром колії при повторній перевірці колії несправність не виявлено, на місце виїжджає працівник дистанції колії за посадою не нижче старшого шляхового майстра (начальника дільниці), а у разі повторення «поштовху» для розслідування та вжиття заходів на місце заявленого «поштовху» виїжджає особисто начальник дистанції колії і ревізор з безпеки руху поїздів у господарстві колії ревізорської дільниці.

Кожен випадок виявлення поштовху в колії реєструється в книзі «Поштовх у колії», яка повинна знаходитися у диспетчера дистанції колії та у службі колії.

Начальник дистанції колії у кожному випадку поштовху проводить розслідування його причин, розробляє заходи щодо попередження таких випадків. Матеріали розслідування випадку «поштовху в колії» надсилає у службу колії та ЦРБДН.

11. Порядок дій працівників при виявленні відхилень колії за напрямком в плані

При виявленні відхилень колії за напрямком в плані машиніст зобов'язаний:

– застосувати службове гальмування з метою прослідування небезпечної ділянки з як найменшою швидкістю (застосування екстреного гальмування не допускається);

– негайно повідомити чергового по станції про розташування небезпечного місця.

Черговий по станції, який отримав інформацію про наявність відхилення колії за напрямком в плані («Кута в плані»), повідомляє про це машиністів поїздів, що прямують слідом, та поїзного диспетчера, а також інформує майстра шляхового (бригадира колії) і чергового по дистанції колії.

Поїзний диспетчер та черговий по станції, отримавши повідомлення про наявність «Кута в плані», забороняють відправлення поїздів на перегін або дану колію до прибуття на місце працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії, окрім випадків доставки на місце працівників дистанції колії.

Працівник дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії негайно відправляється на небезпечну ділянку, після огляду якої визначається з допустимою швидкістю руху поїздів.

Якщо причиною появи «Кута в плані» є дія температурних сил в рейках безстикової колії, то при перевищенні величини бокового переміщення колійної решітки більше 10 мм колія закривається для руху.

У разі, коли зсув колійної решітки викликано механічною дією на колію автотракторної чи іншої техніки (несанкціоноване втручання), швидкість руху встановлюється в залежності від величини відхилення.

Після визначення причин наявності «Кута в плані» працівники дистанції колії негайно вживають заходів щодо його усунення.

12. Порядок дій причетних працівників у випадку зламу і розриву рейкової колії

Однією з причин появи заборонного показання прохідного світлофора або появи на локомотивному світлофорі "КЖ" чи "Білого" вогню може бути порушення цілісності рейкової колії і злам рейки, розрив стику послаблення болтів і стикового скріплення та відсутність рейкових з'єднувачів.

При прямуванні поїзда на заборонне показання прохідного світлофора або при його раптовому перекритті на заборонне показання машиніст локомотива зупиняє поїзд встановленим порядком і у подальшому діє порядком, встановленим пунктом 5.2 ІРП.

У випадку, коли після проходження встановленим порядком прохідного світлофора з заборонним показанням на локомотивному світлофорі після червоного з'явиться жовтий, червоний з жовтим або зелений вогонь, локомотивна бригада зобов'язана:

- зупинити поїзд і попередити про це чергових по станції, що обмежують даний перегін, поїзного диспетчера та машиністів поїздів, які слідують у напрямку зламу або розриву рейкової колії;

- загальмувати локомотив краном допоміжного гальма з фіксацією ручки крана в останньому положенні та закріпити її у такому положенні фіксатором, вилучити реверсивну рукоятку і виконати огляд цілісності обох рейок колії в зворотному напрямку не менше 250 метрів. При виявленні порушення цілісності рейкової колії повідомити про це чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету;

- встановити можливість подальшого руху поїзда по виявленій несправності, керуючись наступним такими вимогами:

- а) при утворенні в місці зламу рейки зазору не більше 25 мм на колії із залізобетонним шпалами (при відсутності горизонтального уступу та справному скріпленні) дозволяється вивести поїзд з місця пошкодження зі швидкістю не більше 5 км/год. з обов'язковою присутністю на місці пошкодження помічника машиніста чи працівника колії (посадою не нижче бригадира колії) і наявності

візуального контакту між машиністом поїзда та особою, яка спостерігає за місцем пошкодження;

б) при утворенні зазору більше, ніж 25 мм, на залізобетонних шпалах та будь-якому характері зламу рейки на дерев'яних шпалах рух поїзда без вжиття спеціальних заходів забороняється.

Черговий по станції (ДНЦ при ДЦ), отримавши повідомлення про порушення цілісності рейкової колії, зобов'язаний:

- припинити відправлення на перегін поїздів, окрім випадків доставки працівників дистанції колії та дистанції сигналізації та зв'язку для огляду колії, засобів механізації та інструменту;

- повідомити про несправність поїзного диспетчера;

- викликати працівників дистанції колії посадою не нижче бригадира, електромеханіка дистанції сигналізації та зв'язку та організувати їх оперативне доставляння до місця пошкодження. Зробити відповідний запис у журналі ДУ-46 (ДУ-58).

У разі отримання повідомлення черговим працівником залізничного переїзду про злам або розрив рейкової колії від працівника дистанції колії, працівника дистанції сигналізації та зв'язку або іншої особи, він повинен негайно за допомогою радіозв'язку попередити про це машиністів поїздів, які знаходяться на перегоні, та повідомити чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету.

Якщо зовнішнім оглядом локомотивною бригадою причину порушення нормальної роботи автоблокування не виявлено, то машиніст поїзда повинен по поїзному радіозв'язку повідомити чергового по найближчій станції. Черговий по станції реєструє повідомлення в журналі форми ДУ-58 і сповіщає поїзного диспетчера дільниці. Далі локомотивна бригада діє згідно з вимогами пункту 16.27 ПТЕ.

13. Дії працівників у разі виявлення дефектних рейок по коду 14

Обхідники колії у разі виявлення дефектних рейок по коду 14 повідомляють бригадира колії та шляхового майстра. Шляховий майстер інформує про випадок диспетчера дистанції колії. Диспетчер дистанції колії інформує про це майстра цеху дефектоскопії та керівників дистанції колії, технічний відділ, а також чергового по станції для надання інформації про поїзди та локомотиви, що прослідували по даному місцю.

Машиніст локомотива у разі виявлення дефектних рейок по коду 14 повідомляє чергового по станції про виявлене місце пробуксування, який, у свою чергу, інформує диспетчера дистанції колії. Диспетчер дистанції колії інформує про це шляхового майстра (бригадира колії), майстра цеху дефектоскопії, керівників дистанції колії (ПЧ, ПЧЗ, ПЧГ, ПЧЗШС).

Після отримання інформації про виявлене місце пробуксовки шляховий майстер або бригадир колії виходить на місце та за допомогою штангенциркуля і

металевої лінійки вимірює глибину пробуксовки. Згідно з Інструкцією ЦП-0061, якщо глибина пробуксовки понад 1 мм, рейка вважається дефектною і береться під нагляд, при глибині пробуксовки від 1 до 2 мм швидкість руху поїздів не повинна перевищувати 120 км/год., при глибині пробуксовки від 2 до 3 мм – 70 км/год., при глибині пробуксовки від 3 до 4 мм – 40 км/год., при пробуксовці понад 4 мм рейка підлягає заміні в першу чергу. До її заміни швидкість руху не повинна перевищувати 25 км/год.

Шляховий майстер (бригадир колії) спільно з операторами цеху дефектоскопії із застосуванням дефектоскопічного візка проводять перевірку рейки, щоб переконатися у відсутності під викришуванням поперечної тріщини та, в залежності від результатів огляду, визначаються з умовами подальшої експлуатації рейки.

Начальник станції, проаналізувавши відправлення, прослідкування та зупинки поїздів або локомотивів, у визначений шляховим майстром час, по колії, на якій виявлено пробуксовку, у добовий термін надає до дистанції колії інформацію із зазначенням номера поїзда та часу.

Технічний відділ дистанції колії спільно з ТНЦС або ДНЦС з'ясовує номер локомотива, його приписку та прізвище машиніста, після чого направляє листа на адресу ДН та ТЧ для вжиття заходів по недопущенню подібних випадків та відшкодування збитків, понесених на відновлення рейкової колії.

14. Порядок дій працівників при аварійній ситуації, яка виникла на шляху прямування або під час прийому та відправлення поїзда

Машиніст локомотива і його помічник для визначення класу небезпеки та номера аварійної картки відкривають натурний лист поїзда, де є окремі відомості щодо вагонів з небезпечними вантажами, та за номером вагона визначає номер аварійної картки. Якщо такий вагон слідує за паперовим перевізним документом, то інформацію щодо номера аварійної картки, номера ООН, класу небезпеки машиніст локомотива може визначити за паперовим перевізним документом.

Якщо вагон слідує за електронним перевізним документом та за наявності номера вагона, індексу поїзда ДСП може самостійно або через товарну контору визначити номер аварійної картки, номер ООН, клас небезпеки через запит АСКВП УЗ-Є за натурним листом у «Відомості вагонів ЕПД з небезпечними вантажами». Працівники товарної контори таку інформацію можуть визначити також через АРМ ТВК за електронним перевізним документом. Якщо перевезення виконується у внутрішньому сполученні, така інформація наявна у графі 20 накладної, а якщо перевезення СМГС – то у графі 11 накладної.

Повідомлення машиніста, яке передається для ДСП (ДНЦ), повинно містити опис характеру аварійної ситуації, дані про наявність потерпілих, найменування вантажу, номер аварійної картки, номер ООН, кількість небезпечних вантажів у зоні аварійної ситуації, повідомлення щодо зняття напруги з контактної мережі.

ДСП, отримавши номер аварійної картки та номер ООН, визначає у книзі «Зміни до правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійної ситуації» за номером аварійної картки основні властивості та види небезпеки, засоби індивідуального захисту та необхідні дії, які потрібно здійснити з вагоном, що завантажений таким вантажем.

За даними аварійної картки для організації виконання маневрової роботи на станції ДСП самостійно або через товарну контору станції визначає норми прикриття, яка, в свою чергу, через АРМ ТВК за електронним перевізним документом, де така інформація визначена у накладній (якщо здійснюється перевезення у внутрішньому сполученні), у графі 60, а якщо перевезення СМГС, то у графі 11, або за номером ООН та найменуванням вантажу визначається у додатку 2 у графі 19 «Мінімальні норми прикриття» Правил перевезень небезпечних вантажів, затверджених МТУ № 1430 від 25.11.2008 зі змінами.

Ліквідація аварійної ситуації на станції здійснюється на коліях, передбачених ТРА станції.

15. Порядок дій при виявленні витікання небезпечного вантажу з вагона на шляху прямування поїзда

Локомотивна бригада при отриманні перевізних документів перед відправленням поїзда ознайомлюється з натурним листом щодо наявності небезпечних вантажів у поїзді.

У разі виникнення аварійної ситуації на перегоні у поїзді, у складі якого є вагони з небезпечними вантажами, машиніст локомотива зобов'язаний:

- зупинити поїзд у зоні, віддаленій від житлових та побутових приміщень, штучних споруд річок та водоймищ;
- негайно вжити заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу небезпечних вантажів;
- розкрити пакет з перевізними документами, а при їх відсутності по натурному листу поїзда встановити найменування вантажу, номер аварійної картки і номер ООН вантажу і надати ці дані поїзному диспетчеру через чергового по станції;
- за вказівкою поїзного диспетчера або провідника, який супроводжує небезпечний вантаж, вживати заходів згідно з аварійною карткою щодо усунення витікання небезпечного вантажу.

Черговий по станції при отриманні повідомлення від машиніста локомотива про аварійну ситуацію з небезпечними вантажами зобов'язаний:

- негайно сповістити про ситуацію начальника станції та поїзного диспетчера;
- припинити відправлення на перегін всіх поїздів, крім відновних та пожежних;
- сповістити про ситуацію районні (міські) відділи з питань надзвичайних ситуацій.

При виникненні аварійної ситуації з небезпечним вантажем черговий по станції зобов'язаний:

- припини рух поїздів та маневрову роботу в небезпечній зоні;
- сповістити про ситуацію начальника станції, поїзного диспетчера та районний (міський) відділ з питань надзвичайних ситуацій;
- організувати виведення з небезпечної зони не менше, ніж на 200 м, працівників регіональної філії та пасажирів, які в цей час знаходяться на станції;
- переставити вагони із небезпечним вантажем, які можуть становити небезпеку, в безпечне місце на відстань, зазначену в аварійній картці, але не менше 200 м від виробничих і житлових будівель або на спеціально обладнані колії, обумовлені в ТРА станції.

16. Порядок дій працівників у разі виявлення порушення ТУ навантаження або розладу вантажу на шляху прямування, у т.ч. за допомогою промислового телебачення, коли поїзд проходить станцію на ходу

ДСП станцій, що обмежують перегін, отримавши інформацію про наявність у поїзді вагона з комерційними несправностями (розлад навантаження, розвалювання вантажу, вихід вантажу за габарит), вживає заходів щодо негайної зупинки поїзда та перекриває сигнал (у випадку, якщо сигнал відкритий) вхідного (вихідного, маршрутного) світлофора, інформує по радіозв'язку машиністів поїздів, які сліднують у цьому напрямку, поїзного диспетчера та чергового по станції, що обмежує перегін, припиняє відправлення поїздів на вказаний перегін, а також вживає заходів щодо припинення руху по суміжних коліях перегону. При розладі вантажу на станції ДСП зупиняє рух по суміжних коліях.

Помічник машиніста проходить вздовж складу поїзда до останнього вагона та з'ясовує, чи порушено габарит, а також номер такого вагона або його порядковий номер у складі, із зазначенням рахунку «з голови», або «з хвоста», а також можливість усунення несправності силами локомотивної бригади. Помічник доповідає машиністу, який, у свою чергу, остаточно з'ясовує можливість її усунення силами локомотивної бригади та можливість подальшого руху поїзда до найближчої станції, про що повідомляє поїзного диспетчера чи ДСП станцій, обмежуючих перегін.

ДСП станції приймання поїзда до його прибуття інформує причетних працівників (приймальника поїздів чи прийомоздавача, або особу, яка виконує ці обв'язки) щодо складу поїзда, у якому є вагон з комерційною несправністю, а саме: короткий опис несправності, номер колії прийому, номер вагона або його порядковий номер у складі поїзда. За отриманою інформацією причетний працівник повинен за допомогою існуючих на станції інформаційних технологій (через запит до АСКВП УЗ-Є) з'ясувати інформацію за електронним натурним листом поїзда та за перевізним документом щодо найменування вантажу та умов його розміщення у вагоні. Працівник комерційного господарства (товарний касир, прийомоздавальник вантажу та багажу, приймальник поїздів або комерційний

агент), в свою чергу, через АРМ ТВК за електронною накладною проглядає графу 20 накладної (якщо перевезення у внутрішньому сполученні) або графи 3 та 15 накладної (якщо перевезення СМГС), де визначена назва вантажу та порядок розміщення цього вантажу. З урахуванням отриманої інформації причетний працівник станції (за наявності представників вагонного господарства – спільно з ними) проводить комерційний огляд цього вагона для прийняття рішення щодо усунення несправності, а також щодо необхідності відчеплення вагона від поїзда.

Якщо несправність була усунута силами локомотивної бригади, поїзд слідує до найближчого ПКО, ПТО, де вагони з виявленим порушенням повинні бути оглянуті робітниками комерційного та вагонного господарства, які, в свою чергу, остаточно вирішують можливість слідування таких вагонів до станції призначення.

Якщо несправність силами локомотивної бригади усунути неможливо, приведення вантажу до можливості транспортування здійснюється з виїздом на перегін працівниками найближчої станції та ПТО, після чого поїзд повинен слідувати до найближчої станції, де працівниками комерційного господарства із залученням працівників суміжних господарств буде визначатися можливість та порядок слідування вагонів на станцію призначення або необхідність перевантаження. У випадку, коли усунути розлад навантаження без застосування техніки неможливо, рішення щодо виправлення технічних умов навантаження та подальше слідування поїзда приймається керівництвом дирекції.

У разі порушення Технічних умов навантаження та кріплення вантажу у вагоні, а саме: завантаження вагона понад їх трафаретну вантажопідйомність, нерівномірне завантаження на візки, що виявлено за допомогою динамічних вагонних ваг, працівники станції зобов'язані вживати заходів щодо їх усунення відповідно до вимог «Рекомендованого порядку дій працівників станцій у разі виявлення за показаннями динамічних ваг випадків завантаження вагонів понад їх вантажопідйомність, різниці завантаження візків понад допустимої норми», затвердженого 09.11.2017 директором операційним ПАТ «Укрзалізниця».

17. Порядок дій при спрацюванні пристроїв контролю нагріву букс у поїзді

У залежності від ступеня аварійності, виду несправності рухомого складу пристроями контролю нагріву букс видаються сигнали тривоги передаварійного рівня “Тривога 0” (не потрібна зупинка поїзда), аварійного рівня “Тривога 1” (потрібна зупинка поїзда на станції) і критичного рівня “Тривога 2” (потрібна зупинка поїзда на перегоні).

Порядок дій чергового по станції (при диспетчерській централізації поїзного диспетчера):

При виявленні буксового вузла з нагрівом критичного рівня за сигналом “Тривога 2” негайно: повідомити машиніста про наявність у поїзді несправних вагонів або локомотивів, про вид несправності (порядковий номер несправної

рухомої одиниці з голови поїзда, номер осі і сторону нагріву за напрямком руху, наявність збою у підрахунку осей рухомих одиниць) і необхідність зупинки поїзда на перегоні, закрити вхідний світлофор.

При виявленні буксового вузла з нагрівом аварійного рівня за сигналом **“Тривога 1”**: повідомити машиніста про наявність у поїзді несправних вагонів або локомотивів, про вид несправності (порядковий номер несправної рухомої одиниці з голови поїзда, номер осі і сторону нагріву за напрямком руху, наявність збою у підрахунку осей рухомих одиниць), та необхідність зупинки поїзда на станції і закрити вихідний світлофор.

У залежності від місця розташування перегінних пристроїв засобів контролю і прийнятої місцевою Інструкцією системи їх експлуатації черговий по станції (поїзний диспетчер) при можливості повинен також переробити маршрут і прийняти поїзд на таку колію, де його зупинка найменше вплине на безперебійне, безперешкодне прямування інших поїздів.

Черговий по станції (поїзний диспетчер) вживає додаткових заходів, що забезпечують безпечний пропуск поїздів по ділянці наближення до станції: інформує машиністів поїздів, що прямують по суміжних коліях, і, при необхідності, затримує відправлення поїздів зі станції до моменту з'ясування ситуації за повідомленням машиніста поїзда, зупиненого за показанням засобів контролю поїзда.

На ділянках залізниці, де засоби контролю обладнані системою централізації інформації, з появою повторних показань із передаварійним нагріванням **“Тривога 0”** оператор центрального поста контролю зобов'язаний у визначеному порядку сповістити про це чергового по станції. При цьому черговий по станції повідомляє машиніста поїзда про повторні передаварійні показання і вживає заходів щодо зупинки поїзда на станції для огляду вагонів.

Машиніст поїзда при виявленні у поїзді за допомогою засобів контролю несправного рухомого складу, керуючись показанням сигнального світлового показника наявності несправних рухомих одиниць у поїзді, інформацією мовного інформатора або переданою йому вказівкою по радіозв'язку від чергового по станції (поїзного диспетчера) та показаннями вихідного (або вхідного) світлофора станції про можливість прямування поїзда на станцію (або необхідності негайної зупинки його на перегоні), **зобов'язаний**:

За сигналом “Тривога 1” вжити заходів до плавного зниження швидкості до 20 км/год. службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю, спостерігаючи за складом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати поїздом вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год., зупинити склад поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора.

За сигналом “Тривога 2”:

Повідомити чергового по станції (поїзного диспетчера) про отримання інформації від мовного інформатора (якщо до цього часу не було отримане

повідомлення по радіозв'язку від чергового по станції), плавно зупинити поїзд службовим гальмуванням на перегоні, проїхавши хвостовою частиною польові пристрої засобів контролю зі швидкістю не нижче 10 км/год., повідомити про зупинку поїзда машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні;

Оглянути несправні вагони (локомотиви):

1) Після уточнювання інформації машиніст зобов'язаний, знаючи порядковий номер вагона, з урахуванням кількості секцій локомотивів незалежно від їх режиму (в гарячому чи холодному стані), по натурному листу визначити його інвентарний номер і направити помічника машиніста для огляду зареєстрованого вагона (вагонів). Огляд повинен проводитися не пізніше 15 хвилин після зупинки поїзда. Кожна секція локомотива вважається як одна одиниця рухомого складу.

2) Помічник машиніста проводить візуальний огляд буксових вузлів зареєстрованого вагона з обов'язковим одночасним доторканням тильною стороною долоні (контактним або безконтактним термометром при його наявності) передньої та задньої частин корпусів букс у верхній площині, а також оглядових кришок. Ступінь нагріву конкретної зареєстрованої букси оцінює в порівнянні з температурою корпусів інших букс цього ж вагона (або сусіднього).

При контролі нагріву букс, помічник машиніста одночасно перевіряє на дотик тильною стороною долоні температуру нагріву дисків коліс і проводить візуальний огляд: поверхні кочення коліс з метою виявлення повзунів, наварів, кольорів мінливості колісних пар через їх загальмованість (при несправностях автогальмового обладнання вагонів), шківів приводів генераторів пасажирських вагонів, шунтів заземлень візок-букса візків пасажирських вагонів та наявність слідів зливу гарячої води у пасажирських вагонах.

3) Під час проведення контрольного огляду стану буксового вузла помічник машиніста зобов'язаний звернути особливу увагу на:

наявність "свіжого" викиду мастила на диск, обід, ступицю колеса, деталі гальмової важільної передачі;

стан оглядової та кріпильної кришок (наявність окалини, здіблювання фарби, наявність кольорів мінливості, деформації, потертостей, пробоїн оглядової кришки, щільність прилягання оглядової кришки до кріпильної, кріпильної – до корпусу букси);

наявність болтів кріплення оглядової і кріпильної кришок, їх можливість відкручування та послаблення;

свіжі патьоки мастила в нижній частині корпусу букси, наявність запаху розігрітого мастила. Для виявлення причин нагріву обов'язково відкривати оглядову кришку буксового вузла (вузлів) для визначення стану мастила, торцевого кріплення;

зміщення (сповзання) корпусу букси відносно лабіринтового кільця або в порівнянні з сусідньою буксою;

перекіс букси, розворот її в буксовому прорізі бокової рами візка, перекіс бокової рами;

в зимовий час – на розтоплення снігу на корпусі букси (на відміну від інших букс).

4) Якщо в результаті огляду встановлено, що у показаного засобами контролю вагона відсутні несправності букс та гальмового обладнання, повинні бути оглянуті по два суміжні вагони в кожную сторону від зафіксованого;

5) При відсутності несправностей букс, а також загальмованих колісних пар в оглянутих п'яти вагонах та при наявності інформації про збій засобів контролю у підрахунку вагонів цього поїзда виконується огляд усіх вагонів з вказаної сторони поїзда.

Якщо нагрів корпусу букси, зафіксований системою контролю відрізняється від нагріву інших корпусів букс (особливо при наявності додаткових ознак, які наведені вище), показання вважаються підтвердженими і вагон підлягає відчепленню.

Після закінчення виконаної роботи машиніст поїзда зобов'язаний доповісти черговому по станції (поїзному диспетчеру) про стан перевірених вагонів та виконаної роботи, повідомити при цьому номери оглянутих вагонів і дати висновок про можливість подальшого руху на станцію або необхідність виклику до поїзда оглядачів вагонів (при наявності їх на станції прибуття поїзда) чи про необхідність отримання консультації від оглядачів вагонів ПТО щодо можливості подальшого слідування в складі поїзда несправного вагона.

У випадку зупинки пасажирського поїзда, машиніст зобов'язаний сповістити про це начальника поїзда і разом з ним оглянути несправні вагони. В залежності від стану вузлів вагонів начальник поїзда спільно з машиністом приймає рішення про можливість їх прямування з поїздом, про що машиніст доповідає черговому по станції (поїзному диспетчеру).

При прийнятті рішення про можливість слідування несправної рухомої одиниці з поїздом на станцію, машиніст поїзда повинен вести поїзд зі швидкістю не більше 20 км/год. з особливою пильністю, спостерігаючи за складом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год., зупинити склад поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофору.

У випадку зупинки поїзда за показаннями засобів контролю на перегоні, якщо після огляду рухомого складу була встановлена несправність рухомого складу, при якій локомотивна бригада не змогла прийняти рішення про прямування поїзда на станцію, черговий по станції (поїзний диспетчер) викликає на перегін працівників вагонного господарства, які вживають заходів для подальшого слідування поїзда на станцію.

При отриманні від машиніста поїзда інформації про неможливість подальшого прямування, за заявкою машиніста черговий по станції (поїзний диспетчер) забезпечує виклик відбудовних засобів.

Оглядачі вагонів (при відсутності даної посади на станції - локомотивна бригада) після зупинки поїзда за показаннями засобів контролю на станції зобов'язані зробити огляд показаних вагонів (при виявленні несправних букс або загальмованих коліс) не пізніше ніж за 10 хвилин після зупинки поїзда. Огляд пасажирських вагонів здійснюється спільно з начальником поїзда. Огляд локомотивів та вагонів електропоїзда здійснюється локомотивною бригадою, а тих, що прямують у недіючому стані, крім того, провідниками локомотивів.

Порядок дій оглядачів вагонів:

Якщо в результаті огляду буде встановлено, що в показаних засобами контролю вагонах відсутні несправні вузли (за “Тривогою 1” або “Тривогою 2”), то повинні бути оглянуті з обох сторін по два суміжних вагони в кожную сторону від зафіксованого. При відсутності несправностей в оглянутих п'яти вагонах та при наявності інформації про збої засобів контролю у підрахунку вагонів на цей поїзд проводиться огляд усіх вагонів із зазначеної сторони поїзда.

При зупинках поїзда за показаннями засобів контролю або за графіком руху поїздів оглядачі вагонів (локомотивна бригада) зобов'язані також оглянути вагони з передаварійним станом нагріву буксового вузла, перевірити стан шківу приводу генератора або дефекту колеса, якщо вони були показані засобами контролю з видачею сигналу “Тривога 0”.

Якщо несправність у рухомому складі за показаннями приладів контролю ПОНАБ, ДИСК-Б, АСДК-Б (сигнали Тривога-1 або Тривога-2) не виявлена, то ДСП викликає чергового відповідального працівника ШЧ, який знаходиться на станції, для проведення спільного огляду рухомих одиниць з оглядачами вагонів, локомотивною бригадою, начальником поїзда (для пасажирських поїздів). Для цього ШЧ надає ДСП станцій перелік відповідальних чергових працівників ШЧ на станції з обов'язковим зазначенням їх стаціонарних та мобільних телефонів на кожную зміну чергування (при виробничій необхідності до графіка вносяться оперативні зміни та представниками ШЧ доводяться перед зміною до ДСП).

У разі відсутності на станції чергового відповідального працівника ШЧ, діяти відповідно до вимог інструкції ЦВ-ЦШ-0053.

18. Загроза розмиву або розмив земляного полотна

Локомотивна бригада при виявленні загрози розмиву земляного полотна залізничних колій проходить небезпечну ділянку з особливою пильністю зі швидкістю, яка забезпечує безпеку руху поїзда, і сповіщає про це чергових по станціях, що обмежують перегін, і машиністів поїздів, які рухаються по перегону.

При отриманні інформації про загрозу розмиву земляного полотна черговий по станції припиняє відправлення поїздів у даному напрямку та доводить до відома машиністів усіх відправлених на цей перегін поїздів інформацію про

можливість перешкод для руху. Крім цього, сповіщає чергових сусідніх станцій, поїзного диспетчера, колійного майстра або бригадира колії. Поїзний диспетчер дільниці сповіщає чергового по дирекції, а він, у свою чергу, - начальника дирекції залізничних перевезень.

У випадку необхідності з'ясування ситуації на місці розмиву колії, за командою поїзного диспетчера на перегін може бути відправлено локомотив, який відчіпляється від поїзда на станції, у супроводженні працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії.

Машиністу локомотива надається попередження про зупинку у межах кілометра попереду місця розмиву колії. Працівник дистанції колії зобов'язаний оглянути небезпечне місце та встановити можливість і порядок пропуску поїздів на перегоні. Цю інформацію він повинен передати у формі повідомлення черговому найближчої станції будь-якими засобами зв'язку. Черговий по станції реєструє повідомлення в журналі форми ДУ-46 і сповіщає поїзного диспетчера дільниці.

Якщо за умовами профілю колії на станції заборонено залишати вагони без локомотива, то доставка працівника дистанції колії до місця проводиться усіма можливими засобами (автомобільним транспортом регіональної філії, відправленням локомотива з іншої станції тощо).

У разі виявлення затоплення колії машиніст зупиняється та сповіщає про це чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету. Подальші дії проводяться згідно з вищенаведеними пунктами щодо порядку дій у випадку загрози розмиву земляного полотна. Рух цьому поїзду забороняється до прибуття на місце представника дистанції колії та з'ясування про можливість безпечного руху з визначенням допустимої швидкості по даній ділянці.

19. Порядок взаємодії працівників у випадку виявлення пожежі у поїзді

Категорично забороняється зупиняти поїзд з палаючими вагонами на залізничних мостах, шляхопроводах, віадукх, естакадах, в тунелях, під мостами, поблизу трансформаторних підстанцій, тягових підстанцій, будівель та споруд, які піддаються горінню, або інших місць, що створюють загрозу швидкого поширення вогню або таких, що перешкоджають організації гасіння пожежі та евакуації пасажирів.

Зупинка поїзда на електрифікованих ділянках регіональної філії має проводитися з таким розрахунком, щоб палаючі вагони або локомотив не розташовувалися під жорсткими або гнучкими поперечинами, секційними ізоляторами, повітряними стрілками, а також під сполученнями анкерних ділянок контактної мережі.

У випадку, коли виникнення пожежі виявлено при знаходженні поїзда у місцях, що виключають його зупинку, він повинен бути зупиненим негайно після проходження цих місць.

Зупинку робити з урахуванням вимог вищенаведених підпунктів, наскільки можливо негайно, з подальшим проведенням якнайшвидшої евакуації пасажирів, у першу чергу з палаючого та сусідніх вагонів, і організацією гасіння пожежі або перешкоджання її поширенню, при сильному вогні силами провідників та локомотивної бригади з використанням усіх наявних засобів пожежогасіння до прибуття підрозділів пожежної охорони. При цьому локомотивна бригада повинна оповістити чергового найближчої станції та поїзного диспетчера з оцінкою ступеня пожежі для визначення потреби у наданні допоміжних заходів (пожежний поїзд, пожежна машина, самостійні дії).

Черговий по станції (ДНЦ при ДЦ), отримавши повідомлення про пожежу в рухомому складі, зобов'язаний:

- затримати до відправлення поїзди, що слідують у напрямку пожежі;
- негайно повідомити машиністів поїздів, які слідують у напрямку пожежі, ДСП сусідньої станції, що обмежує перегін, та поїзного диспетчера. У разі, якщо ДСП не має можливості повідомити машиністів поїздів, які слідують у напрямку пожежі, повідомлення машиністів здійснює ДНЦ;
- уточнити, у разі необхідності, дані про пожежу (найменування та кількість вантажу, що горить, наявність потерпілих, ймовірність перенесення вогню на сусідні вагони або локомотив, ймовірність вибуху вантажу, що загорівся, можливість під'їзду пожежних автомобілів тощо. Зробити запис у журналі руху поїздів форми ДУ-3 (ДУ-2), а при ДЦ ДНЦ – у ДУ-58;
- викликати особисто або через поїзного диспетчера найближчі пожежні підрозділи Державної пожежної охорони МВС України або пожежний поїзд;
- викликати начальника станції, майстра з поточного утримання колії, електромеханіка зв'язку, електромонтера дистанції контактної мережі (на електрифікованій ділянці регіональної філії), а якщо є потерпілі – швидку медичну допомогу;
- у разі прийняття поїзним диспетчером рішення про прямування поїзда, в якому знаходяться вагони, що горять, на станцію підготувати колії до його прийому по можливості прийняти його на неелектрифіковану колію.

Поїзний диспетчер, отримавши повідомлення про пожежу, негайно направляє до місця пожежі пожежний поїзд і разом з черговими по станціях організовує доставку головної та хвостової частини поїзда на станції, що обмежують перегін.

Якщо пожежа виникла у рухомому складі на станції, черговий по станції (ДНЦ при ДЦ) зобов'язаний негайно вжити заходів щодо розосередження вагонів на безпечну відстань від місця пожежі (не менше 200 м) та звільнення не менше трьох сусідніх колій з обох боків колії, на якій виникла пожежа.

Після закінчення операцій по відчепленню вагона, що загорівся на електрифікованих ділянках, через чергового по найближчій станції або поїзного диспетчера передати вимогу про зняття напруги у контактній мережі.

Черговий по станції (ДНЦ) після отримання повідомлення від машиніста поїзда, у якому виникла пожежа, про закінчення розосередження вагонів або неможливість його проведення, через поїзного диспетчера надає заявку про зняття напруги у контактній мережі та її заземлення встановленим порядком.

19.1 Пасажирський поїзд

Робітники поїзної бригади при виявленні задимленості у поїзді зобов'язані зупинити поїзд стоп-краном, за винятком випадків, коли поїзд знаходиться в тунелі, на мосту, віадукі, шляхопроводі, під мостом або в інших місцях, які не дають змоги організувати евакуацію пасажирів та заважають організації гасіння пожежі. Якщо пожежа виявлена при знаходженні поїзда у зазначених місцях, поїзд повинен бути зупинений після їх проходження. Викликати по радіостанції або “по ланцюжку” начальника поїзда та поїзного електромеханіка, сповістити про пожежу провідникам суміжних вагонів.

Начальнику поїзда слід негайно прибути у вагон, особисто пересвідчитись у початку евакуації пасажирів, вимкненні всіх споживачів електроенергії високої та низької напруги, крім ланцюгів аварійного освітлення (у нічний час), і організувати гасіння пожежі всіма доступними засобами пожежогасіння.

Сповістити по радіозв'язку або іншими засобами машиніста локомотива для виклику найближчого пожежного підрозділу або пожежного поїзда у випадку неможливості ліквідації пожежі власними силами за допомогою первинних засобів пожежогасіння.

Засвідчившись у евакуації пасажирів, разом з працівниками поїзної та локомотивної бригад організувати розчеплення вагонів, залишаючи вагон, у якому сталося загоряння, у зручному для гасіння місці на відстані не менше 15-20 м, що виключає можливість розповсюдження вогню на сусідні вагони, споруди та пристрої. При цьому спочатку відчіпляється група вагонів, що стоїть з боку хвоста поїзда, а потім група вагонів, що стоїть з боку локомотиву.

19.2 Електропоїзд

При виявленні пожежі в електропоїзді машиніст зобов'язаний:

- подати сигнал пожежної тривоги, сповістити по радіо провідників про необхідність розосередження пасажирів в інші вагони;
- загальмувати поїзд і після його зупинки відкрити двері вагонів на польовий бік колії та приступити до гасіння пожежі;
- під час зупинки перевести в нульове положення рукоятку контролера, вимкнути швидкодіючий вимикач, опустити всі струмоприймачі, зупинити поїзд і вжити заходів з його утримання на місці, переконатися в тому, що всі струмоприймачі опущені і контактний провід не торкається вагонів;
- на ЕПЛ-2Т при використанні устаткування аерозольного пожежогасіння необхідно переконатись у відсутності людей у салоні, тамбурі, приміщенні санвузлів вжити заходів по зачиненню дверей, вікон, люків. Для використання аерозольного пожежогасіння відчинити ящик з блоком управління БУ-УАПВ-ВМ, перевести перемикач у залежності від місця загоряння пожежі з нейтрального

положення в положення “Пожежа в салоні”, “Пожежа в шафі” натиснути кнопку «Пуск вагона».

Якщо пожежа не може бути ліквідована самостійно наявними засобами, необхідно розчепити поїзд і відвести палаючий вагон (вагони) на відстань, яка виключає можливість перекидання вогню на сусідні вагони або будівлі, що знаходяться поблизу, але не менше, ніж 50 м. При цьому спочатку просувається вперед головна частина з вагоном, що загорівся. Після закріплення вагона, що загорівся, він відчіпляється від головної частини, а головна частина поїзда просувається вперед на безпечне місце, але не менше, ніж 50 м.

Після ліквідації пожежі своїми силами або силами пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті і можливості слідувати з поїздом до основного депо місце пожежі має знаходитись під постійним наглядом провідника або помічника машиніста для попередження можливого наступного загоряння.

19.3 Вантажний поїзд

При виявленні пожежі у вантажному поїзді машиніст локомотива зобов’язаний:

- подати сигнал пожежної тривоги;
- загальмувати та зупинити поїзд;
- розкрити пакет з перевізними документами, а при їх відсутності по натурному листу поїзда встановити найменування вантажу, що горить, номер аварійної картки, а також наявність у складі поїзда інших вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками, та передати цю інформацію поїзному диспетчеру або черговим по станціях, що обмежують перегін;

- разом з помічником машиніста приступити до ліквідації пожежі наявними засобами пожежогасіння.

У разі неможливості ліквідувати пожежу наявними засобами пожежогасіння, вжити заходів щодо розосередження рухомого складу.

Розосередження рухомого складу необхідно проводити у такій послідовності: загальмувати та закріпити хвостову групу вагонів, що залишаються, відвести головну групу вагонів з вагоном чи вагонами, які горять, на відстань, що виключає можливість перенесення вогню на вагони, що залишаються, та будівлі і споруди, але не менше 10 м (при пожежі у вагонах із легкозаймистими вантажами та цистернах зі зрідженими і стиснутими газами - на відстань не менше 200 м; у вагонах з вантажами класу небезпеки 1 (ВМ) – на відстань не менше 300 м), відчепити та закріпити гальмовими башмаками вагон, у якому виявлено пожежу, відвести у головну частину вагонів, що залишилися, на вищезазначену відстань і закріпити їх.

При пожежі у двосекційних тепловозах необхідно провести розчеплення та розосередження їх секцій на відстань не менше 10 м одна від одної та від головного вагона.

20. Порядок дій при саморозчепленні вагонів у пасажирському поїзді

Черговий диспетчер дільниці повинен прийняти рішення про порядок виведення поїзда з перегону, а також інформувати найближче ПТО (станцію), на якій повинен бути зупинений поїзд після виводу з перегону для заміни автозчепів.

ДНЦО терміново інформує про випадок саморозчеплення начальників пасажирського вагонного депо та експлуатаційного вагонного депо, на дільниці обслуговування яких стався випадок, керівництво дирекції, ДГП, ЦРБДН, чергового інженера (змінного) ЦРБ.

Попередній огляд розчеплених автозчепів виконується помічником машиніста (машиністом) локомотива, начальником поїзда та поїзним електромеханіком.

При виникненні саморозчепу у складі поїзда, провідники після зупинки вагонів, негайно проводять у дію ручне гальмо, кожний на своєму вагоні. Провідник вагона, у якому стався саморозчеп, після зупинки, приведення у дію ручного гальма, дотримуючись заходів безпеки повинен оглянути автозчіпний пристрій вагона, звертаючи увагу на наявність сторонніх предметів або льоду у зіві головки автозчепу, на центруючій балочці, стан маятникових підвісок, стан елементів розчіпного приводу. Звернути особливу увагу на положення замка автозчепу (нормальне положення, втоплений, виступаючий) та важеля розчіпного приводу (нормальне положення або лежить на полиці кронштейна). Після прибуття ПКЛНП, ПЕМ та членів локомотивної бригади скласти первинний акт огляду автозчепу, де зазначити вищенаведені несправності. До прибуття ПКЛНП, ПЕМ, членів локомотивної бригади забороняється торкатися будь-яких деталей розчіпного приводу або автозчепи, приводити їх у нормальне положення тощо.

Після обміру автозчепів шаблоном № 940 р та встановлення причини саморозчеплення вирішується питання про усунення виявлених несправностей та можливості виводу поїзда самостійно з перегону або виклику допоміжного локомотива.

При збереженні рухливості замків обох автозчепів і відсутності в них видимих несправностей помічник машиніста в присутності начальника поїзда або поїзного електромеханіка повинен зробити зчеплення вагонів, після чого заклинити замки обох автозчепів дерев'яними клинами через отвір у корпусі для сигнального відростка замка.

Для заміни дефектних деталей можливе використання деталей ЗІП або крайніх автозчепів хвостового вагона або локомотива, для забезпечення безпечного прямування поїзда з перегону до ближнього ПТО (ПКТО).

Після зчеплення склада проводиться скорочене випробування гальм.

Після усунення несправності поїзд виводиться з перегону до ближнього ПТО або станції, на якій передбачена можливість проведення заміни автозчепів, які розчепилися.

Після з'єднання частин поїзда, що розчепилися, провідники суміжних вагонів, де стався саморозчеп повинні зачинити перехідні тамбурні двері на спеціальний ключ (зі сторони саморозчепу).

21. Порядок дій при несправностях автозчепного пристрою у пасажирському поїзді

Машиніст, за необхідності, повинен подати сигнал для приведення в дію наявних у складі ручних гальм (три довгі).

Провідники вагонів повинні підняти фартухи перехідного майданчика й замкнути торцеві двері вагонів у місці обриву.

Помічник машиніста з начальником поїзда повинні оглянути місце роз'єднання склада, перевірити наявність хвостової частини склада та вжити заходів щодо її закріплення, встановити несправність і повідомити машиніста.

Машиніст локомотива або начальник поїзда повинен повідомити поїзного диспетчера та чергового по станції про можливість прямування поїзда або виводу поїзда з перегону.

22. Порядок взаємодії працівників у випадку виводу пасажирського поїзда з перегону з несправними хвостовими сигналами

При виявленні непрацюючих хвостових сигналів та неможливості усунення несправності провідник хвостового вагона повинен негайно сповістити начальника поїзда і поїзного електромеханіка.

Начальник поїзда негайно по радіозв'язку чи іншим способом сповіщає локомотивну бригаду.

Начальник поїзда призначає провідника, який у тамбурі з несправним хвостовим сигналом сигналізує червоним світлом переносного ліхтаря (через скло перехідних дверей).

Машиніст локомотива негайно по радіозв'язку повідомляє машиністів всіх поїздів, що прямують по перегону у парному та непарному напрямках, чергових по станціях, що обмежують перегін, поїзного диспетчера із зазначенням часу та місця виходу з ладу хвостових сигналів.

Черговий по дирекції залізничних перевезень на першій дільничній станції організовує перестановку вагона з несправними хвостовими сигналами, з постановкою у хвіст поїзда вагона зі справними хвостовими сигналами.

23. Порядок дій помічника машиніста у випадку втрати машиністом здатності управляти локомотивом

У випадку втрати машиністом здатності управляти локомотивом помічник машиніста по радіозв'язку повідомляє поїзного диспетчера, чергових по станціях, що обмежують перегін, і машиністів поїздів, що перебувають на перегоні, а в пасажирському поїзді – начальника поїзда.

Помічник машиніста, при відсутності посвідчення на право керування локомотивом, зупиняє поїзд екстремим гальмуванням. Після зупинки поїзда фіксує рукоятку крана допоміжного гальма локомотива в останньому гальмівному положенні й вживає заходів щодо закріплення склада, надає першу медичну допомогу машиністу та погоджує порядок подальших дій з поїзним диспетчером.

За наявності посвідчення на право керування локомотивом, за узгодженням з поїзним диспетчером, помічнику машиніста дозволяється довести поїзд без зупинки до найближчої станції зі швидкістю, що забезпечує безпеку руху.

Подальший порядок руху визначається поїзним диспетчером.

24. Виконання маневрової роботи вагонами (рухомим складом) вперед

При здійсненні маневрової роботи вагонами вперед, коли у полі зору машиніста немає складача поїздів (в тому числі при маневрах у кривих ділянках колії чи складних умовах), через кожні 30 сек. руху машиніст локомотива зобов'язаний з'ясувати у складача поїздів його місцезнаходження, а у разі відсутності з ним зв'язку, негайно зупинитись та повідомити чергового по залізничній станції.

25. Дії працівників при прямованні некерованого поїзда

На електрифікованих лініях:

- черговий по станції (поїзний диспетчер) готує маршрут приймання на вільну колію і надає енергодиспетчеру команду на зняття напруги контактної мережі по маршруту поїзда;
- черговий по станції (поїзний диспетчер) готує маршрут відправлення на вільний перегін, попереджаючи про це чергового наступної станції;
- у разі зайнятості перегону керуватися вимогами пункту 4 Інструкції ЦД-0048.

На неелектрифікованих лініях керуватися вимогами пункту 4 Інструкції ЦД-0048.

26. Приймання і відправлення поїздів при несправності маршрутних показників напрямку та колії приймання

При відправленні з колії при відкритому вихідному світлофорі, але непрацюючому маршрутному показнику (з лампочок білого кольору), машиніст зобов'язаний отримати інформацію від ДСП, куди відправляється поїзд.

При прийманні на станцію при відкритому вхідному світлофорі, але непрацюючому показнику колії прийому та відсутності можливості оперативно отримати додаткову інформацію від ДСП, машиніст повинен прослідкувати ці світлофори без зупинки з підвищеною увагою, тому що невідомо, на яку колію чи парк приймається поїзд.

27. Дії причетних працівників при несправній вільності колії та ізольованих ділянок

Якщо черговий по станції виявить, що під час фактичної зайнятості станційної колії, стрілочної чи безстрілочної ділянки або першої блок-ділянки віддалення, контрольні прилади на апараті управління показують їх вільність (помилкову), він повинен:

- якщо світлофори знаходились на автодії – зняти їх з автодії та перейти на індивідуальне управління ними;
- встановити стрілки в положення, яке виключає можливість заїзду рухомого складу на рейкове коло, що показує вільність (помилкову);
- навісити на стрілочні рукоятки (кнопки) червоні ковпачки;
- зробити про це запис у Журналі форми ДУ-46 та викликати електромеханіка СЦБ.

При отриманні повідомлення про вищезазначені відмови в роботі пристроїв електромеханік (старший електромеханік) у найкоротший строк повинен прибути до чергового по станції, поставити підпис у Журналі форми ДУ-46 під записом ДСП із зазначенням часу прибуття, сповістити про це змінного інженера або керівництво дистанції сигналізації та зв'язку. Отримавши дозвіл змінного інженера дистанції негайно виключити стрілки або ізольовану ділянку без збереження користування сигналами або виключити світлофори з управління згідно з вимогами пунктів 2.2.2, 4.2 або 6.4 Інструкції ЦШЕОТ/0018. Приступити до усунення несправності.

До усунення несправності черговому по станції дозволяється:

- встановлювати маршрути для приймання, відправлення поїздів і маневрових переміщень тільки після того, як він переконується у вільності ізольованої ділянки від рухомого складу особисто або через інших працівників станції, вказаних у технічно-розпорядчому акті станції;
- приймання та відправлення поїздів і маневрові переміщення здійснювати при заборонних показаннях світлофорів у порядку, встановленому технічно-розпорядчим актом станції.

Після усунення несправності відновлення дії пристроїв СЦБ, робота яких припинялась, проводиться старшим електромеханіком СЦБ тільки після спільної з черговим по станції практичної їх перевірки за встановленою програмою, упевненості в справності пристроїв СЦБ, правильності показань контрольних приладів на пульті управління та оформлення запису в Журналі форми ДУ-46 у відповідності до вимог Інструкції ЦШЕОТ/0018, а саме:

- перевірити напругу на колійному реле, яка повинна відповідати встановленим нормам;
- перевірити правильність чергування полярності напруг у суміжних рейкових колах і спільно з черговим по станції – відповідність фактичного стану

рейкового кола контролю на табло і контролю зайнятості всіх відгалужень шляхом накладання випробувального шунта.

У правильності роботи рейкового кола черговий по станції впевнюється за індикацією на пульті управління (табло).

28. Дії причетних працівників при випадках неправильної роботи пристроїв автоматичної сигналізації переїздів через несправність, пошкодження або крадіжку елементів інфраструктури на ділянках наближення до переїздів

Випадки неправильної роботи пристроїв автоматичної сигналізації переїздів (закриття переїзду при фактичній відсутності рухомого складу на ділянках наближення або навпаки неспрацювання сигналізації при вступі рухомого складу залізничного транспорту на ділянку наближення) через несправність, пошкодження або крадіжку елементів інфраструктури на ділянках наближення до переїздів, вважати непередбаченими обставинами, що загрожують безпеці руху. Видачу попереджень у такому випадку виконувати згідно з вимогами п. 4.13 і п. 17.6 Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД-0058 та п. 3.9.1 Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів ЦП-0174.

Після виявлення факту несправності, пошкодження або крадіжок елементів інфраструктури на ділянках наближення до переїздів, що призвело до неправильної роботи пристроїв автоматичної сигналізації переїздів, в тому числі виявлення за показанням контрольних ламп несправності пристроїв переїздної автоматики на пульт-табло у ДСП, необхідно негайно сповістити про це чергового по станції (поїзного диспетчера).

Черговий по станції (поїзний диспетчер на ділянках з диспетчерською централізацією), що обмежує перегін, на підставі одержаної заявки від працівників залізничного транспорту або повідомлення чергового по сусідній станції чи на підставі іншої інформації, в тому числі за показанням контрольних ламп несправності пристроїв переїздної автоматики на пульт-табло, зобов'язаний, у першу чергу, повідомити через радіозв'язок машиністів поїздів, які прямують перегonom у напрямку переїзду з несправними пристроями переїздної автоматики, про кілометр, пікет і застережні заходи при проходженні (**обмеження швидкості руху по всіх коліях на переїздах, що обслуговуються черговим працівником – зі швидкістю не більше 40 км/год., а на тих, що не обслуговуються черговим працівником – зі швидкістю не більше 25 км/год. із частим подаванням сповіщальних сигналів**), переконатися, що повідомлення сприйняте ними правильно, і доповісти про це поїзному диспетчеру. За наявності поїзда цього напрямку на наближенні до станції або на станції у випадках, коли не можна передати попередження через радіозв'язок, – зупинити його на станції для видачі письмового попередження.

Після цього черговий по станції про виявлену несправність повинен зробити відповідний запис у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку, контактної мережі (далі – журнал огляду ф. ДУ-46), негайно сповістити електромеханіка СЦБ, шляхового майстра (або бригадира колії), а за їх відсутності – змінних інженерів дистанцій колії і сигналізації та зв'язку, а за відсутності електропостачання – чергового енергодиспетчера дистанції електропостачання.

Поїзний диспетчер, одержавши повідомлення від чергового по станції, передає станціям, що обмежують перегін, і станціям видачі попереджень на поїзди, які рухаються по всіх коліях в напрямку переїзду, на якому виявлено неправильну роботу пристроїв автоматичної сигналізації, реєстрований наказ про порядок видачі попереджень на ці поїзди.

Крім того, працівниками причетних господарств заявка про видачу таких попереджень повинна бути терміново передана відповідно диспетчерам дистанцій колії або електропостачання або змінним інженерам дистанцій сигналізації та зв'язку. Останні повинні записати її у книгу для запису попереджень і негайно ввести до електронної бази системи АСВВП, відповідно до вимог розпорядження від 10.10.2013 № НЗ-1-14/113 щодо технології автоматизованого електронного обліку заявок на видачу попереджень, видачі попереджень на поїзди та їх відміни.

Відміна дії попередження про обмеження швидкості руху на переїзді проводиться встановленим порядком, після усунення несправності та перевірки нормальної роботи пристроїв переїздної сигналізації.

Крім цього, для безумовного забезпечення безпеки руху на переїздах без чергового, керівники дистанцій сигналізації та зв'язку повинні забезпечити наявність тимчасового прямого зв'язку з одним або двома черговими по станції, що обмежують перегін. Керівники дистанції колії повинні тимчасово виділити одного працівника для безпечного пропуску автотранспорту через такий переїзд, до відновлення нормальної роботи пристроїв переїздної автоматики. Пропуск автотранспорту здійснюється за узгодженням з черговим по станції – за відсутності поїздів у напрямку переїзду. Такі заходи повинні бути виконані у найкоротший термін, але не пізніше 2 годин після виявлення випадку неправильної роботи пристроїв автоматичної сигналізації переїзду без чергового.

29. Дії причетних працівників у випадку виявлення падіння деталей, рухомого складу, вантажу або наїзду на сторонні предмети

Чергові по станції, чергові стрілочних постів, чергові постів безпеки, оператори постів централізації, сигналісти при зустрічі, проводжанні і пропуску рухомого складу повинні бути уважними та пильними. При виявленні несправностей рухомого складу, ходових частин, невірному розміщенні вантажу на відкритому рухомому складі, порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ та електропостачання, пошкодження колії після прослідування рухомого складу,

ними негайно вживаються заходи щодо зупинки рухомого складу усіма наявними засобами.

При отриманні інформації щодо несправностей рухомого складу, ходових частин, невірного розміщення вантажу на відкритому рухомому складі, волочіння деталей чи сторонніх предметів черговий по станції (при диспетчерській централізації – поїзний диспетчер) терміново перекриває сигнал (вхідний, вихідний, маршрутний), через радіозв'язок дає вказівку машиністу локомотива про його зупинку для огляду рухомого складу та виявлення можливої несправності за формою:

«Машиніст поїзда №_____, який прослідував станцію _____. Я ДСП станції_____, виявив несправність рухомого складу (падіння деталей, розвал вантажу, пошкодження планки нижньої негабаритності). Негайно зупиніться, ДСП ____ (Прізвище)». Після цього про зупинку поїзда черговий по станції доповідає поїзному диспетчеру.

Якщо локомотив прослідував станцію, черговий по станції через радіозв'язок дає вказівку машиністу локомотива про його зупинку для огляду рухомого складу. При відсутності радіозв'язку з машиністом, черговий по станції доповідає поїзному диспетчеру, черговому по переїзду і черговому по сусідній станції, які вживають негайних заходів для зупинки рухомого складу, попередження машиністів поїздів на цьому перегоні.

В усіх випадках виявлення падіння елементів рухомого складу, волочіння деталей та сторонніх предметів, розвалювання вантажу черговий по станції чи поїзний диспетчер повинен здійснити запис у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46 та повідомити чергового працівника дистанції колії та дистанції сигналізації і зв'язку для виклику на місце події працівника дистанції колії (не нижче бригадира колії) та електромеханіка СЦБ, які повинні негайно прибути на місце події та з місця зупинки поїзда спільно оглянути колію та пристрої СЦБ для визначення ступеня їх пошкодження. При видимих слідах пошкодження визначають місце початку падіння деталі або вантажу. Якщо видимі сліди пошкодження відсутні то колія перевіряється на відстані не менше 1 км від місця зупинки поїзда.

При отриманні інформації або виявленні падіння деталей рухомого складу, вантажу на колію або у випадках наїзду на сторонні предмети, машиніст повинен негайно зупинити поїзд та виконати дії, передбачені розділом 2 Регламенту.

Під час огляду поїзда локомотивній бригаді необхідно перевірити у доступних для візуального огляду місцях відсутність деталей, що волочаться;

- відсутність пошкоджень механічної частини рухомого складу;
- наявність габариту.

При цьому огляд одиночного локомотива виконує машиніст особисто, огляд вантажного поїзда виконує помічник машиніста, якщо він має стаж самостійної роботи більше одного року. Огляд пасажирських поїздів виконується спільно з начальником поїзда. Огляд колійних машин, кранів та іншого спеціального

рухомого складу проводиться разом з відповідальними особами, що їх супроводжують. При виявленні падіння елементів рухомого складу, волочіння деталей та сторонніх предметів, розвалювання вантажу локомотивна бригада повинна додатково оглянути стан колії під рухомим складом та на відстані 100 метрів від останнього вагона. У разі виявлення пошкодження деталей кріплення верхньої будови колії, стрілочних переводів, тяг, відбійних брусів, планки нижньої негабаритності, пристроїв СЦБ, контактної мережі, машиніст додатково повідомляє ДСП про характер пошкоджень.

Після доповіді машиніста про особливість виявленої несправності поїзний диспетчер спільно з черговим по станції та машиністом повинні вирішити питання про подальший рух поїзда.

При отриманні інформації від машиніста поїзним диспетчером або черговим по станції про пошкодження колії, пристроїв СЦБ чи електропостачання, рух поїздів по цій колії або перегоні закривається встановленим порядком до усунення несправності або вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки прослідування поїздів по цій ділянці. Якщо локомотивна бригада, після зупинки на перегоні та огляду, виявила елемент рухомого складу чи вантаж, що впали на колію, при відсутності порушень нормальної роботи пристроїв СЦБ, електропостачання, колії, наявності габариту, рух по цій колії продовжується. При цьому локомотивна бригада наступного поїзда повинна бути попереджена черговим по станції або поїзним диспетчером про ведення поїзда по цій ділянці з особливою пильністю, спостерігаючи за станом колії, пристроями СЦБ, електропостачанням, наявністю габариту та можливістю негайної зупинки.

При отриманні інформації від машиніста поїзним диспетчером або черговим по станції про сліди волочіння, відсутність елементів рухомого складу необхідно якнайшвидше усіма наявними засобами з'ясувати місце початку пошкодження (візуальним оглядом планок нижньої негабаритності, відбійних брусів, тяг стрілочних переводів та інше) та повідомити оператора найближчого ПТО про зазначений випадок для вжиття відповідних заходів.

Якщо падіння елементів рухомого складу на колію виявлено у межах станції, черговий по станції повинен негайно припинити рух по цій колії або стрілочному переводу та перевірити особисто або через працівників станції цілісність верхньої будови колії по маршруту прямування поїзда. При виявленні ушкоджень черговий по станції (при диспетчерській централізації – поїзний диспетчер) зобов'язаний діяти відповідно до вимог розділу 18 Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД-0058.

При пошкодженні пристроїв електропостачання черговий по станції надає інформацію енергодиспетчеру, який в свою чергу направляє аварійно-відновлювальну бригаду на місце пошкодження.

30. Дії причетних працівників у випадку непередбаченої зміни маршруту прямування пасажирського поїзда

Начальник пасажирського поїзда (далі ПКЛНП), провідники пасажирських вагонів (далі ППВ), та працівники локомотивної бригади на шляху прямування зобов'язані слідкувати за відповідністю маршруту, згідно з книгою «Службового розкладу руху пасажирських поїздів» або телеграфних вказівок та наказів про зміну напрямку руху.

У разі виявлення непередбаченої зміни напрямку слідування поїзда:

- машиніст локомотива зобов'язаний по радіозв'язку повідомити чергового по станції та поїзного диспетчера дільниці про вказаний випадок та з'ясувати причину зміни маршруту;

- ПКЛНП зобов'язаний по радіозв'язку повідомити машиніста про виявлення випадку зміни напрямку та з'ясувати маршрут прямування поїзда, причину зміни маршруту та доповісти про вказаний випадок керівництву ЛВЧД (ЛВЧ-2) пункта формування поїзда;

- черговий по станції зобов'язаний по радіозв'язку повідомити поїзного диспетчера дільниці та з'ясувати подальші дії (прямування по зміненому напрямку, зупинка поїзда та направлення його по маршруту слідування тощо);

- поїзний диспетчер доповідає про вказаний випадок керівництву Дирекції залізничних перевезень та оперативному персоналу служби перевезень, після узгодження подальшого маршруту прямування надає оперативний наказ про порядок слідування поїзда.

ПКЛНП після з'ясування маршруту слідування, у випадку подальшого прямування поїзда по зміненому напрямку:

- сповіщає про зміну маршруту чергових ППВ;

- з'ясовує наявність в поїзді пасажирів зі станціями призначення, через які поїзд не буде слідувати, наявність у складі дитячих груп, інвалідів, орієнтовну кількість пасажирів, які потребують пересадки;

- сповіщає пасажирів про порядок прямування поїзда за новим маршрутом та порядок під'їзду (пересадки) на станцію призначення (в денний час через поїзну радіомережу, в нічний час будь-яким можливим засобом, який забезпечує мінімальне турбування пасажирів, які не потребують пересадки).

У разі виникнення необхідності пересадки пасажирів, ПКЛНП організовує їх висадку та надання допомоги тим, хто її потребує; особисто перевіряє, чи всі пасажирів, які потребують пересадки, залишили вагон та розмістились на визначене місце пересадки.

31. Дії причетних працівників при перевірці поїзного радіозв'язку (УКХ) та у випадку відсутності радіозв'язку начальника пасажирського поїзда з машиністом локомотива

При причепленні локомотива до пасажирського поїзда начальник поїзда повинен перевірити за допомогою переносних та стаціонарних радіостанцій

якість радіозв'язку з машиністом до відправлення поїзда. Надалі, на шляху прямування, начальник пасажирського поїзда постійно тримає налаштованою на прийом радіостанцію для радіозв'язку з машиністом локомотива й перевіряє її щораз після зміни локомотива та локомотивної бригади до відправлення поїзда із записом у журнал та довідку ф. РВ-2. Відомості про причеплення локомотива (додається).

У разі відсутності або несправності радіозв'язку начальника пасажирського поїзда з машиністом локомотива при причепленні локомотива або зміні локомотивної бригади, ПКЛНП надає резервну переносну радіостанцію машиністу локомотива або у разі її відсутності радіостанцію, яка знаходиться у користуванні поїзного електромеханіка.

При виникненні несправності поїзного радіозв'язку через стаціонарну радіостанцію на шляху прямування:

- ПКЛНП на найближчій зупинці поїзда повідомляє машиніста локомотива та надає переносну радіостанцію, робить запис у журналі обліку несправностей, а по прибуттю у пункт формування доповідає працівникам ПТО;

- машиніст локомотива при несправності локомотивної радіостанції (УКХ) робить запис у Журналі ф. ТУ-152 та на найближчій зупинці поїзда повідомляє ПКЛНП про необхідність надання переносної радіостанції.

Після прибуття на кінцеву станцію або пункт зміни локомотивних бригад машиніст локомотива повертає переносну радіостанцію начальнику пасажирського поїзда.

ф. РВ-2 Відомість про причеплення локомотива

дата	№ поїзда	Місце причеплення локомотива або зміни	№ локомотива, приписки	П.І.Б. машиніста	Працездатність ЕПГ	Працездатність високочастотного обладнання	Працездатність радіостанції УКХ	Підпис машиніста

32. Дії працівників локомотивного господарства у випадку пошкодження планок контролю нижньої негабаритності рухомого складу

У разі отримання інформації по радіозв'язку про пошкодження планки контролю нижньої негабаритності рухомого складу або подачі сигналів зупинки черговим по «Посту Безпеки» локомотивна бригада зобов'язана негайно зупинити поїзд.

Після зупинки поїзда на станції чи перегоні локомотивна бригада повинна

виконати встановлений перелік робіт, передбачений діючими нормативними документами, які регламентують дії у разі вимушеної зупинки поїзда.

Першочергово машиніст особисто повинен оглянути механічну частину локомотива, при цьому необхідно приділити увагу стану:

- колієчисника;
- якості з'єднання кінцевих рукавів та кріплення головок незадіяних кінцевих рукавів на спеціальних кронштейнах;
- приймальних котушок АЛС;
- кріплення оглядових люків ТЕД;
- кріплення снігозахисних кожухів ТЕД (на електровозах ВЛ8);
- гальмівної - важільної передачі;
- пісочних труб;
- запобіжних пристроїв від падіння деталей на колію;
- ресорного підвішування та гасників коливань;
- вихід інших деталей та вузлів локомотива за нижній габарит;
- наявність сторонніх предметів.

При слідуванні в складі поїзда інших локомотивів машиніст головного локомотива повинен виконати їх огляд спільно з працівниками локомотивних бригад чи провідниками, які супроводжують ці локомотиви, за їх відсутності – самостійно.

При зупинці на станції поїзд повинен бути оглянутий працівниками вагонного господарства спільно з помічником машиніста, а при його стажі на посаді менше одного року – машиністом, зі складанням відповідного акта.

При зупинці поїзда на перегоні чи на станції, де відсутні працівники вагонного господарства, поїзд оглядається помічником машиніста, а при його стажі на посаді менше одного року – машиністом.

Про результати огляду локомотива та поїзда локомотивна бригада зобов'язана передати оперативну інформацію черговому по найближчій станції або поїзному диспетчеру і черговому по локомотивному депо.

Якщо під час огляду локомотива та поїзда не було виявлено будь-яких несправностей, що могли б привести до пошкодження планки нижньої негабаритності, машиніст повинен про це доповісти черговому по найближчій станції або поїзному диспетчеру, які в свою чергу повинні повідомити всіх працівників «Постів безпеки», що розміщені на шляху прямування цього поїзда, щодо підвищення пильності при його проходженні для виявлення несправності.

У всіх випадках, коли причину пошкодження планки нижньої негабаритності не було з'ясовано або причиною стала несправність на локомотиві, машиніст повинен довести поїзд до станції, де знаходиться найближчий ПТОЛ, де локомотив обов'язково повинен бути відчеплений від поїзда та направлений на ПТОЛ для огляду.

Під час огляду локомотива на ПТОЛ, з обов'язковим складанням акта та фотозвіту, виконати огляд обладнання згідно з п. 3 цього Порядку. Крім того, виконати заміри висоти наступного обладнання: колієчисника, фанових труб

електровозів серії ЧС7, положення пісочних труб відносно рейок та колісної пари, приймальних катушок АЛС, снігозахисних кожухів.

У разі, якщо при огляді на ПТОЛ також не було виявлено ніяких несправностей на локомотиві, на «Пост безпеки» повинен виїхати керівник локомотивного депо або машиніст-інструктор з метою встановлення характеру та місця пошкодження планки нижньої негабаритності. Після цього необхідно повторно детально виконати огляду вузлів та обладнання локомотива, розміщеного відповідно до місця пошкодження планки.

Кожен випадок пошкодження планки нижньої негабаритності рухомого складу повинен бути розглянутий начальником локомотивного депо, протокол розгляду повинен бути наданий до служби локомотивного господарства в добовий термін.

Оперативно до служби локомотивного господарства повинні бути надані такі матеріали: рапорт машиніста та помічника машиніста, акт огляду локомотива та за необхідності поїзда, фото пошкоджених вузлів.

Начальник сектору профілактики
безпеки руху поїздів та автотранспорту

О.О. Філіп'єв