

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО «РЖД»
от _____ № _____

ИНСТРУКЦИЯ

по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом
машинистом без помощника машиниста Дирекции тяги

2022 г.

Электронная подпись. Подписал: Валинский О.С.
№1965/р от 28.07.2022

Оглавление

1. Общие положения	5
2. Термины и определения	6
3. Требования к локомотивам, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста	7
4. Требования к машинистам локомотива, работающим без помощника машиниста	7
5. Организация труда и отдыха машинистов локомотивов, работающих без помощника машиниста	9
6. Порядок действий машиниста локомотива, работающего без помощника машиниста в штатной ситуации	9
6.1. Порядок явки машиниста на работу	9
6.2. Порядок приемки локомотива	10
6.3. Порядок смены кабины управления	10
6.4. Порядок покидания кабины управления локомотива при выполнении технического обслуживания	11
6.5. Порядок прицепки локомотива к поезду и отцепки от него	13
6.6. Порядок отправления поездов и взаимодействия с участниками перевозочного процесса	14
6.7. Порядок следования поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста	14
6.8. Порядок опробования тормозов в составе поезда	15
7. Порядок действий машиниста, работающего без помощника в нестандартной ситуации	17
7.1. Общие требования	17
7.2. Порядок действий при необходимости покинуть кабину управления локомотива при нестандартной ситуации	19
7.3. Порядок закрепления поезда	21
7.4. Порядок действий при вынужденной остановке поезда по причине неисправности локомотива	22
7.5. Порядок ограждения поезда, остановившегося на перегоне, или опасного места для движения поездов	23

7.6. Порядок действий при появлении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали или самопроизвольного срабатывания тормозов	24
7.7. Порядок действий при сходе вагонов на перегоне или нарушении габарита	27
7.8. Порядок действий при тревожных показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда	28
7.9. Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава	28
7.10. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали пассажирского поезда	29
7.11. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали грузового поезда	30
7.12. Порядок действий при получении информации об искрении под вагонами или локомотивом	32
7.13. Порядок действий в случае отказа тормозов	33
7.14. Порядок действий в случае получения сообщения о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, об уходе вагонов со станции на перегон навстречу поезду	34
7.15. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в вагоне пассажирского поезда	35
7.16. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в вагоне грузового поезда	36
7.17. Порядок действий в случае обнаружения неисправности верхнего строения пути	39
7.18. Порядок действий в случае отсутствия напряжения в контактной сети на перегоне или станции, неисправности контактной сети, повреждения токоприемников локомотива	40
7.19. Порядок действий при неисправности приборов безопасности и (или) локомотивной радиостанции	42
7.20. Порядок действий в случае получения сообщения о минировании или совершении террористического акта в поезде	42
7.21. Порядок взаимодействия в случае наезда поезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы	43

7.22. Порядок действий в случае невозможности ведения поезда машинистом, работающим без помощника по состоянию здоровья

44

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивов машинистом без помощника машиниста (далее – Инструкция) определяет основные положения и единые требования к организации обслуживания пассажирских, пригородных с локомотивной тягой, грузовых, хозяйственных, вывозных поездов, локомотивов задействованных на подталкивании и маневровых локомотивов одним машинистом, а также порядок взаимодействия машинистов со всеми участниками перевозочного процесса, в том числе при аварийных и нестандартных ситуациях.

1.2. Инструкция устанавливает:

единые требования к локомотивам, обслуживаемым одним машинистом;
требования к квалификации машинистов локомотивов, работающих без помощника машиниста;

порядок организации и контроля режима труда и отдыха машинистов, работающих без помощника машиниста;

порядок действий машинистов, работающих без помощника машиниста при осуществлении трудовой функции.

1.3. Организацию работ по внесению изменений в настоящую Инструкцию осуществляет Дирекция тяги - филиал ОАО «РЖД».

Изменения, вносимые в Инструкцию, оформляются в виде дополнений или путем издания новой редакции документа.

Если в настоящую Инструкцию не вносятся изменения, то в случае изменения/дополнения нормативных документов, применимых к настоящей Инструкции используется их последняя редакция (включая любые поправки), а для отмененных/недействующих документов - используется соответствующий документ, принятый и утвержденный установленным порядком взамен.

1.4. К настоящей Инструкции в региональных дирекциях тяги должны разрабатываться:

участки следования и номера пассажирских поездов, обслуживаемые машинистами, работающими без помощников машиниста, согласованные АО «ФПК» и утвержденные первым заместителем начальника Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД»;

участки следования грузовых, хозяйственных, передаточных, вывозных поездов и подталкивающих локомотивов, согласованные в Региональном центре корпоративного управления и утвержденные начальником региональной дирекции тяги;

ведомости железнодорожных станций, постов безопасности и других объектов инфраструктуры на которых имеются локомотивы, автотранспортные средства, участки районов контактной сети, локомотивные бригады и другие

работники смежных подразделений, силы и средства которых могут привлекаться для оказания помощи машинисту, работающему без помощника машиниста с целью закрепления состава, ограждения места опасного для движения поездов, выполнения технологического обслуживания железнодорожного подвижного состава или другой помощи, связанной с технологией движения поездов согласованные в Региональном центре корпоративного управления и утвержденные начальником региональной дирекции тяги;

ведомости удержания поезда на месте стояночным, вспомогательным тормозом локомотива, ручными осями вагонов и тормозными башмаками;

перечни работников смежных подразделений, которые могут привлекаться к закреплению состава, ограждению возникшего препятствия, опробованию автотормозов в составе поезда.

2. Термины и определения

АЛСН – автоматическая локомотивная сигнализация.

АСУТ – автоматизированная система управления локомотивным хозяйством.

ЕК АСУТР – единая корпоративная автоматизированная система управления трудовыми ресурсами.

Заключение – это документ, подтверждающий право самостоятельной работы машиниста или помощника машиниста на участках обслуживания, сериях локомотивов, выдается лицом, проводившим контрольно-заключительную поездку и хранится в личном деле работника.

Контрольно-заключительная поездка – поездка, выполненная для выдачи машинистам локомотивов, в том числе машинисту, работающему без помощника машиниста, заключения на право самостоятельной работы на участках обслуживания, видах движения, сериях локомотивов.

Контрольная поездка – это сопровождение локомотивной бригады машинистом-инструктором при исполнении ей своих должностных обязанностей по обслуживанию локомотива, ведению поезда или выполнения маневровой работы с целью оценки качества работы.

Локомотивная бригада – работники железнодорожного транспорта, на которых возлагается обязанность обслуживания локомотива, безопасное управление им и ведение поезда. В состав локомотивной бригады входят машинисты, помощники машинистов, машинисты без помощников машиниста, а также проводники, составители поездов, кондуктора, если это предусмотрено технологией работы.

Маневровые передвижения – передвижения поездного локомотива с

вагонами или без них, связанные с технологией работы железнодорожных станций и не связанные с маневровой работой на железнодорожных станциях формирования поездов.

Маневровая работа – это внепоездные передвижения подвижного состава в пределах станции, локомотивного депо и путях необщего пользования, а в отдельных случаях, и с выездом на перегон.

ТСКБМ – телемеханическая система бодрствования машиниста.

3. Требования к локомотивам, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста

3.1. Локомотивы, предназначенные для управления и обслуживания одним машинистом должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 (далее – ПТЭ) и иметь в автоматизированных системах учета (АСУТ) отметку о праве обслуживания одним машинистом.

3.2. Техническое обслуживание локомотивов должно соответствовать требованиям Технологической инструкции техническое обслуживание электровозов и тепловозов в эксплуатации, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р.

3.3. После проведения плановых видов ремонта и технического обслуживания двери, заградительные щиты и сетки высоковольтных камер должны быть заблокированы и опломбированы.

3.4. Экипировка, выполнение ТО-1, снабжение инвентарем и инструментом поездных локомотивов, обслуживаемых одним машинистом, осуществляется сменой дежурного по депо, с отметкой в журнале формы ТУ-152.

4. Требования к машинистам локомотива, работающим без помощника машиниста

4.1. Машинисты локомотивов назначаются на работу без помощника машиниста из числа наиболее опытных машинистов по письменному представлению закрепленного машиниста-инструктора локомотивных бригад:

4.1.1. Для управления локомотивами грузовых, хозяйственных, вывозных поездов, локомотивов на подталкивании – имеющих III класс квалификации и выше, стаж работы в должности машиниста локомотива не менее одного года.

4.1.2. Для маневровой работы – имеющие III класс квалификации и выше, стаж работы в должности машиниста маневрового локомотива не менее одного года.

4.1.3. Для управления локомотивами пассажирских и пригородных поездов с локомотивной тягой – имеющих II класс квалификации и выше, стаж работы в должности машиниста пассажирского (пригородного) вида движения не менее одного года.

4.2. Допуск машиниста к работе без помощника производится при наличии:

4.2.1. Медицинского заключения в соответствии с приказом Минтранса России от 19 октября 2020 г. № 428 «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте».

4.2.2. Медицинского заключения в соответствии с приказом Минздрава России от 28 января 2011 г. № 29н «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвертой статьи 213 Трудового кодекса Российской Федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры».

4.2.3. Положительного заключения о профессиональной психологической надежности работника, проведенного на основании распоряжения ОАО «РЖД» от 9 сентября 2021 г. №1947 «Об утверждении Методических рекомендаций по изучению особенностей личности работников локомотивных (моторвагонных) бригад с учетом факторов зависимого поведения».

4.2.4. Первой группы профессиональной пригодности по результатам психофизиологического обследования машиниста в соответствии с указанием МПС России от 1 декабря 1999 г. № 310у «О совершенствовании психофизиологической службы на федеральном железнодорожном транспорте».

4.2.5. Свидетельства учебного центра профессиональных квалификаций (УЦПК) о прохождении обучения по программе для работы без помощника машиниста.

4.2.6. Заключения закрепленного приказом за машинистом машиниста-инструктора локомотивных бригад на право самостоятельной работы машиниста без помощника машиниста в соответствии с требованиями Положения о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Дирекции тяги, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 9 апреля 2018 г. № 707/р.

4.2.7. Записи в служебном формуляре машиниста и соответствующая отметка в автоматизированных системах (АСУТ) о личном собеседовании у

начальника эксплуатационного локомотивного депо, а на период его отсутствия у исполняющего обязанности начальника эксплуатационного локомотивного депо.

4.2.8. Приказа начальника эксплуатационного локомотивного депо о допуске машиниста к самостоятельному управлению локомотивом без помощника машиниста, с обязательным внесением отметки в автоматизированную систему АСУТ и заполнением в системе ЕК АСУТР инфо-типа «Заключение о допуске к работе в одно лицо».

5. Организация труда и отдыха машинистов локомотивов, работающих без помощника машиниста

5.1. Продолжительность рабочего времени машиниста должна составлять не более 12 часов с хозяйственными, вывозными (передаточными) поездами, маневровой работе и работе на подталкивающих локомотивах. Продолжительность рабочего времени машинистов грузового, пассажирского, пригородного, скоростного движения при работе без помощника машиниста должна составлять не более 7 часов. Продолжительность рабочего времени машиниста пассажирского движения, при условии оборудования подвижного состава системой автоведения должна составлять не более 8 часов.

5.2. С целью регулировки часов рабочего времени или других условий, ограничивающих право работы машиниста без помощника машиниста, машинисту может выделяться помощник машиниста. Формирование локомотивной бригады в данном случае осуществляется в соответствии с Указанием о порядке формирования локомотивных бригад Дирекции тяги.

6. Порядок действий машиниста локомотива, работающего без помощника машиниста в штатной ситуации

6.1. Порядок явки машиниста на работу

6.1.1. Машинист обязан явиться на работу, в установленное графиком работы время в форменной одежде в пункт явки локомотивных бригад для получения маршрутного листа, прохождения предрейсового медицинского осмотра и инструктажа.

6.1.2. Дежурный по эксплуатационному локомотивному депо (основного или оборотного) обязан сообщить машинисту, где и в каком состоянии (с локомотивной бригадой или без нее) находится локомотив, ключи, журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152, последний вид и дату его

технического обслуживания или ремонта, порядок следования на станцию (если локомотив находится в депо).

6.1.3. Дежурный эксплуатационного локомотивного депо (основного или оборотного) обязан сообщить дежурному по железнодорожной станции об обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста с указанием номера локомотива, фамилии машиниста и времени его явки на работу.

6.2. Порядок приемки локомотива

6.2.1. При приемке локомотива машинист должен ознакомиться с записями в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 об устранении ранее выявленных неисправностей и наличии соответствующей записи ответственного работника сервисной компании, осуществляющей техническое обслуживание и ремонт локомотива. Наличие записи в журнале уполномоченного работника дирекции тяги о приемке локомотива в эксплуатацию по форме: «Локомотив принял в технически исправном состоянии, может обслуживаться машинистом «в одно лицо»», фамилия, инициалы и подпись». Далее:

проверить наличие пломб на дверях (шторах) высоковольтных камер, автотормозном оборудовании, приборах безопасности;

проверить поездную радиосвязь и ввести номер поезда;

вставить кассету регистрации (скоростемерную ленту);

включить устройства безопасности, ввести номер поезда и свой табельный номер (при наличии такой функции).

6.2.2. После приемки локомотива в депо следовать на контрольный пост руководствуясь порядком, установленным местной инструкцией по организации маневровой работы и сохранности подвижного состава на путях эксплуатационного локомотивного депо.

6.3. Порядок смены кабины управления

При смене кабины управления машинист должен:

выключить приборы безопасности;

управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в последнее тормозное положение. На локомотивах, оборудованных краном машиниста, у которого передача команды управления от управляющего органа к исполнительным устройствам производится электрическим или иным способом (кроме механического), управляющий орган крана вспомогательного тормоза в нерабочей кабине должен остаться в поездном положении;

осуществить разрядку тормозной магистрали до нуля постановкой управляющего органа крана машиниста в положение экстренного торможения;

после установления максимального давления в тормозных цилиндрах повернуть ключ блокировочного устройства и вынуть его;

убедиться в отсутствии недопустимого снижения давления в тормозных цилиндрах (допускается снижение давления в тормозных цилиндрах не более 0,02 МПа (0,2 кгс/кв. см) в течение 1 мин.);

перед уходом из кабины управления привести в действие стояночный (ручной) тормоз локомотива. При оборудовании локомотива автоматическим стояночным тормозом и (или) приводом стояночного (ручного) тормоза и манометрами тормозных цилиндров в кузове, позволяющем контролировать заторможенное состояние локомотива в процессе перехода в другую кабину управления, стояночный (ручной) тормоз приводить в действие не требуется;

при смене кабины управления время от изъятия ключа блокировочного устройства в оставляемой кабине управления до активации тормозного оборудования в водимой в работу кабине управления не должно превышать 4 минут.

В вводимой в работу кабине машинист должен:

вставить ключ в блокировочное устройство и повернуть его, и активировать органы управления;

перевести управляющий орган крана машиниста из тормозного положения в поездное положение и наполнить уравнительный резервуар и тормозную магистраль до зарядного давления;

при наличии стояночного (ручного) тормоза в кабине локомотива привести его в действие при максимальном давлении в тормозных цилиндрах, вернуться в оставленную кабину управления и отменить действие стояночного (ручного) тормоза в нерабочей кабине управления локомотива;

после возвращения в рабочую кабину управления локомотивом отменить действие стояночного (ручного) тормоза.

Окончив все операции по переходу в рабочую кабину, машинист обязан до приведения локомотива в движение проверить, контролируя по манометру тормозных цилиндров, работу вспомогательного, а затем автоматического тормозов. После приведения локомотива в движение выполнить проверку действия вспомогательного тормоза при достижении скорости не более 3 – 5 км/ч до остановки локомотива.

6.4. Порядок покидания кабины управления локомотива при выполнении технического обслуживания

6.4.1. При покидании кабины управления без выхода за пределы кузова локомотива машинист без помощника машиниста обязан:

поставить управляющий орган вспомогательного тормоза в последнее

тормозное положение и зафиксировать его устройством, предназначенным для предупреждения самопроизвольного отпуска, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

привести в действие стояночный тормоз локомотива;

извлечь реверсивную рукоятку управления локомотивом;

взять переносную радиостанцию;

отключить ТСКБМ не отключая устройства безопасности. При наличии блока ТСКБМ СТ на локомотиве или аналогичной функции в основном устройстве безопасности, ТСКБМ не отключать.

6.4.2. При покидании кабины управления за пределы локомотива машинист без помощника машиниста обязан:

по радиосвязи сообщить дежурному по железнодорожной станции, при диспетчерской централизации диспетчеру поезвному, а с пассажирским поездом и начальнику поезда о покидании локомотива;

поставить управляющий орган вспомогательного тормоза в последнее тормозное положение и зафиксировать его устройством, предназначенным для предупреждения самопроизвольного отпуска, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

привести в действие стояночный тормоз локомотива, а при необходимости машинисту пассажирского поезда затребовать у начальника поезда привести в действие стояночные тормоза вагонов;

извлечь реверсивную рукоятку или ключ активации пульта кабины управления;

взять переносную радиостанцию;

отключить ТСКБМ не отключая устройства безопасности. При наличии блока ТСКБМ СТ на локомотиве или аналогичной функции в основном устройстве безопасности, ТСКБМ не отключать;

покинуть кабину управления при включенных электрических цепях локомотива, обеспечивающих нормальную и бесперебойную работу автотормозного оборудования.

6.4.3. Запрещается покидать кабину управления более, чем на 10 минут и уходить на расстояние, не обеспечивающее видимость локомотива и более 200 м. При нахождении за пределами кузова локомотива следить за положением токоприемников бесперебойной работой вспомогательных машин. При самопроизвольном отключении вспомогательных машин, опускании токоприемников немедленно вернуться в кабину и при необходимости принять меры к закреплению локомотива и (или) поезда.

6.4.4. При отсутствии доклада машиниста более 30 минут о возвращении на локомотив диспетчер поездной должен сообщить об этом дежурному по

железнодорожной станции, на перегоне дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, машинистам поездов, находящихся на участке.

6.4.5. Дальнейшие действия определяются в зависимости от ситуации с учетом профиля железнодорожного пути, расположения на участке других поездов или вспомогательного локомотива, работников, направленных на оказание помощи машинисту, работающему без помощника машиниста, руководствуясь требованиями действующих нормативных документов и настоящей Инструкцией.

6.5. Порядок прицепки локомотива к поезду и отцепки от него

6.5.1. Порядок прицепки локомотива к составу поезда осуществляется в соответствии с разделом V Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных на 60 заседании Совета по железнодорожному транспорту от 6-7 мая 2014 г. (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования).

Ответственность за соединение рукавов тормозной магистрали и правильность сцепления автосцепных устройств между локомотивом и первым вагоном возлагается на работников вагонного хозяйства.

6.5.2. Отцепка локомотива от состава поезда производится осмотрщиком вагонов только после получения по радиосвязи от дежурного по железнодорожной станции (дежурного по парку) уведомления о закреплении подвижного состава в соответствии с нормами, установленными ТРА станции с уведомлением машиниста.

6.5.3. Ответственность за прицепку (отцепку) маневрового локомотива с группой вагонов, соединение и разъединение рукавов тормозной магистрали возлагается на составителя поездов.

6.5.4. В приемо-отправочном парке при сцеплении маневрового локомотива с составом для надвига на горку, в сортировочном парке после сцепления маневрового локомотива с первым вагоном машинист кратковременным движением от состава проверяет надежность сцепления. Визуально убеждается в соответствии центров автосцепных устройств (исключение «забуферения»). Для осмотра автосцепных устройств машинист должен покинуть кабину управления в соответствии с требованиями пункта 6.4. настоящей Инструкции. Ответственность за правильность сцепления несет машинист локомотива.

6.5.5. Визуальную проверку правильности сцепления автосцепных устройств может производить в приемо-отправочном парке работник вагонного

хозяйства или хозяйства движения, а в сортировочном парке работник хозяйства движения. Доклад машинисту о проверке правильности сцепления или выявленных отступлений производится по регистрируемой связи. В указанном случае ответственность за правильность сцепления несет работник, осуществляющий осмотр автосцепок.

6.6. Порядок отправления поездов и взаимодействия с участниками перевозочного процесса

6.6.1. Не менее чем за 10 минут до отправления пассажирского поезда с начальной станции проверить работу радиосвязи УКВ-диапазона с начальником поезда. Отправление пассажирского поезда со станции прицепки локомотива при отсутствии связи с начальником поезда запрещается.

6.6.2. Перед отправлением поезда с начальной станции ознакомиться с бланком предупреждений формы ДУ-61, провести опробование автотормозов, доложить дежурному по железнодорожной станции о готовности по форме: «Дежурный по станции (название станции), я машинист (фамилия) без помощника машиниста, локомотив номер ..., номер ... поезда, на пути номер... к отправлению готов».

6.6.3. После получения подтверждения от дежурного по станции о готовности маршрута к отправлению убедиться по зеркалам обратного вида или через боковое окно в отсутствии препятствия с левой и правой сторон поезда, в разрешающем показании маршрутного или выходного сигнала и его принадлежности, готовности маршрута отправления, отсутствии запрещающих сигналов от поездной бригады (с пассажирским поездом) или работниками, обслуживающими состав поезда.

6.6.4. Перед отправлением пассажирского поезда в случае истечения времени на посадку и наличия запрещающего сигнала от поездной бригады установить причину задержки у начальника поезда и сообщить ее по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции.

6.7. Порядок следования поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста

6.7.1. При ведении поезда по участку:

машинист обязан руководствоваться требованиями ПТЭ, нормативными документами, определяющими порядок обслуживания и организации пропуска поездов по железнодорожным путям общего пользования ОАО «РЖД», другими нормативными документами и настоящей Инструкцией;

в случае изменения графика движения диспетчер поездной обязан проинформировать об этом машиниста с указанием причин, вызвавших

задержку поезда в пути следования;

при получении информации об изменении графика движения машинист пассажирского поезда обязан информировать об этом начальника поезда.

6.7.2. При необходимости покинуть кабину управления машинист без помощника машиниста обязан принять меры по предупреждению самопроизвольного ухода локомотива или локомотива сцепленного с железнодорожным подвижным составом.

6.7.3. При обслуживании локомотивов и поездов машинистом без помощника машиниста диспетчер поездной при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке обязан обеспечить контроль его следования. На графике движения к номеру поезда добавляется буква «М» - обслуживание машинистом без помощника машиниста.

6.7.4. В пути следования на промежуточных стоянках более 30 минут машинист без помощника машиниста должен проверить состояние деталей и узлов локомотива в соответствии с циклами ТО-1, покидание кабины управления для технического обслуживания локомотива осуществляется в соответствии с пунктом 6.4. настоящей Инструкции.

6.8. Порядок опробования тормозов в составе поезда

6.8.1. Опробование тормозов в составе поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста, выполняется в соответствии с разделом VIII Правила технического обслуживания тормозного оборудования.

6.8.2. На железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотры вагонов, к сокращенному опробованию тормозов в составе грузового поезда могут привлекаться работники локомотивных бригад локомотивов, моторвагонных поездов, самоходного железнодорожного подвижного состава и другие работники железнодорожного транспорта, обученные выполнению опробования автотормозов в составе поезда. В составе пассажирского поезда с привлечением проводника последнего вагона. Привлечение других работников железнодорожного транспорта осуществляется по заявлению машиниста, работающего без помощника машиниста и распоряжению диспетчера поездного в зависимости от поездной обстановки.

6.8.3. При необходимости выполнения сокращенного опробования автотормозов в составе грузового поезда на перегоне и отсутствии возможности оказать машинисту помощь другим работником железнодорожного транспорта машинист должен покинуть кабину управления локомотивом в соответствии с требованиями пункта 7.2. настоящей Инструкции.

Осмотреть состав поезда с правой стороны по ходу движения поезда, проверить техническое состояние вагонов, положение колесных пар на рельсах,

нарушение габарита, открытие кранов тормозной магистрали между локомотивом и вагонами, отсутствие утечки воздуха, правильность сцепки автосцепных устройств, целостность тормозной магистрали и целостность поезда по номеру хвостового вагона.

При отсутствии неисправностей, целостности состава и тормозной магистрали убедиться в свободном проходе воздуха открыв кран тормозной магистрали последнего вагона на 8 - 10 секунд. При следовании к локомотиву осмотреть состав поезда с противоположной стороны.

При подходе к головной части состава поезда убедиться в том, что за время выполнения технологической операции вагоны не накатились на уложенные тормозные башмаки, состав поезда удерживается тормозами вагонов и локомотива, изъять тормозные башмаки из-под колесных пар, убедиться в том, что все тормозные башмаки изъятые и находятся на локомотиве. По возвращению в кабину управления по манометрам убедиться в наполнении тормозных цилиндров локомотива сжатым воздухом до максимальной величины, включить ТСКБМ, отпустить стояночный тормоз локомотива. Произвести полный отпуск положением, обеспечивающим повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления до завышения давления в уравнительном резервуаре на 0,05 - 0,07 МПа (0,5 - 0,7 кгс/кв. см) выше зарядного.

До приведения локомотива в движение сообщить диспетчеру поезвному (дежурному по железнодорожной станции) о готовности следовать до ближайшей станции, где будет выполнено сокращенное опробование автотормозов. Привести локомотив в движение только после разрешения диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции).

При движении состава внимательно наблюдать за движением вагонов в составе поезда, отсутствия искрения в пределах видимости.

При следовании на станцию скорость движения должна обеспечивать остановку поезда у запрещающего сигнала вспомогательным тормозом локомотива.

6.8.4. Запрещено отправление поездов со станции без выполнения сокращенного опробования автотормозов, если оно должно быть выполнено согласно требованиям ПТЭ.

6.8.5. Технологическое опробование автотормозов выполняется в соответствии с пунктом 71, Приложения № 2 Правила технического обслуживания тормозного оборудования по группе первых 5 вагонов. При выполнении технологического опробования автотормозов по группе 5-ти вагонов машинист локомотива, работающий без помощника машиниста должен:

проверить плотность тормозной магистрали;
по радиосвязи согласовать свои действия с дежурным по железнодорожной станции или диспетчером поездным;

разрядить тормозную магистраль поезда на величину первой ступени служебного торможения 0,06 - 0,07 МПа (0,6 - 0,7 кгс/кв. см) с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали;

проверить действие автотормозов первых пяти вагонов и вернуться на локомотив;

произвести полный отпуск положением, обеспечивающим повышение давления в тормозной магистрали выше зарядного давления до завышения давления в уравнительном резервуаре на 0,05 - 0,07 МПа (0,5 - 0,7 кгс/кв. см) выше зарядного;

покинуть кабину управления и проверить отпуск каждого из пяти первых вагонов;

доложить дежурным по станции, ограничивающим перегон и диспетчеру поезвному о результатах технологического опробования автотормозов и готовности поезда к отправлению.

7. Порядок действий машиниста, работающего без помощника в нестандартной ситуации

7.1. Общие требования

7.1.1. При ведении поезда по участку о каждой остановке поезда на перегоне, а также при возникновении аварийной или нестандартной ситуации машинист информирует по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного, и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о причине остановки поезда.

7.1.2. При любой остановке поезда, если требуется его закрепление, устранение неисправности железнодорожного подвижного состава машинист должен заявить помощь, а диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции) принять решение об оказании помощи и сообщить машинисту о принятых решениях.

7.1.3. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:
остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива и закрепить состав поезда в соответствии с пунктом 7.3. настоящей Инструкции;

немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам

локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поезвному. Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи, а машинист хозяйственного поезда руководителю работ;

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования;

если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где такие работники отсутствуют, машинист должен уложить под колеса вагонов, имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, кроме того, привести в действие ручные тормоза вагонов;

сообщить по поезвной радиосвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения, оказании помощи, а при необходимости и имеющейся возможности затребовать удержание поезда или его хвостовой части, вслед идущим локомотивом или локомотивом грузового поезда;

при неисправности поезвной радиосвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному передать посредством других видов технологической электросвязи или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде или другого работника железнодорожного транспорта в зависимости от ситуации);

совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути;

при обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками пассажирских вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи или другим видам технологической электросвязи;

если остановка поезда вызвана падением давления в тормозной магистрали, то машинист в первую очередь обязан вызвать дежурного впереди

находящейся станции, с тем, чтобы была возможность предупредить машиниста встречного поезда об остановке поезда по падению давления в тормозной магистрали и отсутствии информации о габарите по смежному пути; при необходимости покинуть кабину управления локомотивом руководствоваться пунктом 7.2. настоящей Инструкции.

7.1.4. Дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, или диспетчер поездной при увеличении без обоснованных причин времени проследования перегона обязан вызвать по радиосвязи машиниста и выяснить причину невыдержки перегонного времени хода более 6 минут от установленного графиком движения времени. При отсутствии ответа от машиниста диспетчер поездной обязан известить об этом машинистов всех поездов, находящихся на перегоне, дежурных по станциям, ограничивающим перегон, а также диспетчера поездного смежного участка по маршруту следования поезда. Дежурные по станциям обязаны приготовить маршрут приема на главный или свободный путь железнодорожной станции, если главный занят другим железнодорожным подвижным составом, принять меры к остановке поезда путем перекрытия выходного сигнала.

7.1.5. После остановки в пути следования пассажирского поезда, не предусмотренной графиком движения, машинист перед приведением поезда в движение обязан вызвать по радиосвязи начальника поезда и получить у него информацию о готовности поезда к отправлению.

7.2. Порядок действий при необходимости покинуть кабину управления локомотива при нестандартной ситуации

При необходимости покинуть кабину управления локомотива и получении уведомления от диспетчера поездного об отсутствии возможности оказания помощи машинист должен:

объявить по радиосвязи дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, при отсутствии дежурных по железнодорожным станциям диспетчеру поездному, машинистам вслед идущих и встречных поездов, а с пассажирским поездом и начальнику поезда о необходимости покинуть кабину управления с указанием причины покидания локомотива;

разрядить тормозную магистраль на величину полного служебного с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15 - 0,17 МПа (1,5 - 1,7 кгс/кв. см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали, а с пассажирским или пригородным поездом в перекрышу без питания тормозной магистрали. При неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного

оборудования локомотива перевести управляющий орган краном машиниста в положение перекрыши без питания тормозной магистрали;

с грузовым поездом после остановки экстренным торможением, при наличии напряжения в контактной сети и исправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива, зарядить тормозную магистраль до зарядного давления порядком, установленным в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и далее разрядить тормозную магистраль до полного служебного торможения с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15 - 0,17 МПа (1,5 - 1,7 кгс/кв. см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали. При неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива оставить управляющий орган крана машиниста в положение экстренного торможения;

перевести управляющий орган вспомогательного тормоза локомотива в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

привести в действие стояночный тормоз локомотива, а в составе пассажирского или пригородного поезда передать команду начальнику поезда о приведении в действие стояночных тормозов вагонов;

извлечь реверсивную рукоятку или ключ активации пульта кабины управления;

включить буферные фонари с красными огнями, выключить ТСКБМ не отключая приборы безопасности;

при необходимости закрепления состава тормозными башмаками извлечь необходимое их количество со стеллажа локомотива и вынести их на обочину железнодорожного пути;

взять переносную радиостанцию, закрыть входные двери локомотива на ключ;

уложить тормозные башмаки со стороны уклона под головные вагоны поезда (один тормозной башмак под один вагон). В случае остановки поезда на переломном профиле, когда машинист не может определить преимущественное направление, уложить тормозные башмаки под колесные пары головных вагонов, как со стороны уклона, так и со стороны подъема;

при наличии напряжения в контактной сети и исправных компрессорах машинист должен покинуть кабину управления, не выключая электрические цепи локомотива, обеспечивающие нормальную и бесперебойную работу

автотормозного оборудования или исправно-работающую дизель-генераторную установку.

запрещается покидать локомотив более чем на 30 минут, пассажирский поезд более 20 минут.

7.3. Порядок закрепления поезда

7.3.1. С целью удержания состава грузового поезда обслуживаемого одним машинистом или его части при нарушении целостности состава, диспетчер поездной при наличии попутного локомотива или локомотива с поездом дает указание машинисту попутного поезда по согласованию с машинистом остановившегося поезда следовать на занятый блок-участок для соединения его с хвостовой частью.

7.3.2. В случае, если тормозных средств локомотива или локомотива с поездом недостаточно для удержания, остановившегося на перегоне грузового поезда, локомотивная бригада второго поезда должна оказать содействие в закреплении состава.

7.3.3. В эксплуатационных локомотивных депо должны быть проведены расчеты удержания поезда на месте вспомогательным и ручным тормозом локомотива, ручными осями вагонов и тормозными башмаками. Расчеты проводятся в зависимости от серии обслуживаемого локомотива, состава поезда и величины уклона обслуживаемого участка.

7.3.4. Для сокращения времени и с целью удобства восприятия, расчетные данные оформляются табличной формой и прилагаются к режимной карте. Копия режимной карты и расчетных данных передаются в диспетчерский центр управления перевозками.

7.3.5. При вынужденной остановке поезда машинист без помощника машиниста по режимным картам должен определить величину и направление уклона, по расчетным данным определить необходимое количество тормозных средств для удержания состава на месте.

7.3.6. Закрепление производится одним тормозным башмаком под один вагон. При необходимости приводятся в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии с нормами, определенными Приложением № 2, разделом III.7., таблица № III.4 Правил технического обслуживания тормозного оборудования;

7.3.7. После возвращения в кабину управления машинист должен доложить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон или диспетчеру поездному о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза. Произвести соответствующую запись в журнале

технического состояния локомотива формы ТУ-152.

7.3.8. При необходимости закрепления второй части состава поезда при нарушении его целостности, после закрепления головной части машинист, следуя к хвосту поезда должен взять с собой два тормозных башмака. При недостаточном количестве башмаков для закрепления оставшейся без локомотива части поезда использовать ручные тормоза вагонов в соответствии с расчетами.

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

7.4.1. При отказе на локомотиве тягового оборудования или других неисправностей, препятствующих ведению поезда, и невозможности устранения отказа, машинисту без помощника машиниста запрещается отправляться на перегон со станции.

7.4.2. При неисправности локомотива машинист без помощника машиниста обязан:

остановить поезд по возможности на станции, площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

закрепить поезд от самопроизвольного ухода и набрать воздух в запасной резервуар токоприемника;

немедленно объявить о причинах остановки по радиосвязи машинистам локомотивов, следующих по перегону в след идущим и встречном направлении, диспетчеру поезвному и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, указать время остановки поезда.

7.4.3. После подтверждения информации от одного из дежурных по железнодорожной станции, начальника пассажирского поезда или руководителя работ приступить к работам по устранению возникшей неисправности.

7.4.4. При невозможности устранения возникшей неисправности незамедлительно после остановки поезда, через дежурного ближайшей станции, диспетчера поездного машинист без помощника машиниста должен затребовать вспомогательный локомотив с указанием, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи, с чем требуется помощь и время ее затребования.

7.4.5. В случае необходимости осмотра состава поезда по согласованию с диспетчером поездным или дежурным по железнодорожной станции, организовать осмотр остановившегося состава лично или с помощью направленных на оказание помощи работников железнодорожного транспорта и принять решение о выводе поезда с перегона. С пассажирским поездом

осмотр состава и решение о выводе поезда с перегона возлагается на начальника поезда.

7.4.6. Для оказания помощи в восстановлении движения машинист, диспетчер поездной и дежурный по станции могут привлекать и других работников железнодорожного транспорта, направляемых к остановившемуся поезду любым видом транспортных средств, о чем диспетчер поездной информирует машиниста локомотива. Машинист пассажирского поезда, после получения информации от диспетчера поездного обязан сообщить ее начальнику поезда.

7.4.7. Если был затребован вспомогательный локомотив, то, после устранения неисправности, разрешается начать движение только после доклада дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному) о возможности дальнейшего следования при получении согласия от диспетчера поездного. При удержании поезда другим поездом или локомотивом предупредить его машиниста. Порядок дальнейшего следования определяется диспетчером поездным.

7.5. Порядок ограждения поезда, остановившегося на перегоне, или опасного места для движения поездов

7.5.1. Когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, машинист должен подавать сигнал общей тревоги, включить красные огни фонарей у буферного бруса. При появлении встречного поезда по соседнему пути вызвать по радиосвязи машиниста и сообщить ему об опасности, одновременно подавать сигнал миганием прожектора до получения ответного аналогичного сигнала.

7.5.2. После вынужденной остановки поезда, машинист обязан сообщить об этом машинистам других поездов, дежурным по железнодорожной станции ограничивающим перегон, при диспетчерской централизации диспетчеру поездному: «Внимание, все! Я, машинист (фамилия, работаю без помощника машиниста), поезда (№...), на (...) километре, (...) пикете нечетного (четного) или (№ ...) пути, перегона (...), остановился по причине (...). Будьте бдительны!». При необходимости передать сведения о наличии/отсутствии габарита по соседним путям.

7.5.3. Для ограждения поезда могут привлекаться работники локомотивных бригад локомотивов, моторвагонных поездов и другие работники железнодорожного транспорта. Привлечение других работников к ограждению осуществляется по распоряжению диспетчера поездного в зависимости от поездной обстановки. Ограждение пассажирского поезда возлагается на начальника поезда в соответствии с ПТЭ.

7.5.4. При получении уведомления от диспетчера поездного об оказании помощи в ограждении места препятствия для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона, работник железнодорожного транспорта, направленный на оказание помощи машинисту остановившегося поезда, по указанию этого машиниста должен уложить петарды на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия.

После укладки петард указанный работник должен отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда. Пункты иси

7.5.5. Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать работника железнодорожного транспорта, направленного на оказание помощи машинисту остановившегося поезда для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны.

7.5.6. При получении уведомления от диспетчера поездного об отсутствии возможности оказания помощи покинуть кабину управления в соответствии с требованиями указанными в пункте 7.2 настоящей Инструкции.

7.5.7. Машинист, встречного поезда, получив информацию по радиосвязи и (или) увидев красные огни фонарей у буферного бруса и мигание прожектором, подаваемые локомотивом встречного поезда, подает ответный сигнал прожектором, принимает меры к остановке вплоть до применения экстренного торможения, по возможности не проезжая локомотива остановившегося поезда. Дальнейшие свои действия согласовывает с диспетчером поездным и машинистом остановившегося поезда. При необходимости оказать помощь в ограждении опасного для движения поездов места, закреплении состава поезда, управляемого машинистом без помощника машиниста, а также оказании помощи в восстановлении движения.

7.6. Порядок действий при появлении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали или самопроизвольного срабатывания тормозов

7.6.1. Если при следовании поезда появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и

тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали), следует отключить тягу и перевести на 3 – 5 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали, и наблюдать за давлением тормозной магистрали:

При этом в случае если:

не происходит быстрое и непрерывное снижение давления тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, следует выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда;

происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, следует выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали.

7.6.2. В случае самопроизвольного торможения пассажирского, почтово-багажного поезда стоп-краном или вследствие их разъединения выполнить экстренное торможение.

7.6.3. После остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение и немедленно передать сообщение по радиосвязи: «Внимание, все! Я, машинист (фамилия, работаю без помощника машиниста), поезда (№...), на (...) километре, (...) пикете нечетного (четного) или (№ ...) пути, перегона (...), остановился по падению давления в тормозной магистрали, сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!» и одновременно произвести включение красных огней фонарей у буферного бруса локомотива. При имеющейся возможности затребовать удержание грузового поезда или его хвостовой части, вслед идущим локомотивом. При остановке пассажирского, почтово-багажного поезда при необходимости затребовать от проводников поезда закрепить состав ручными тормозами вагонов.

7.6.4. При получении сообщения о вынужденной остановке поезда на перегоне машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, диспетчер поездной и дежурные по станции обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и принять меры к обеспечению

безопасности движения поездов. Машинист остановившегося поезда обязан получить подтверждение о том, что информация об остановке поезда или возникновении аварийной и нестандартной ситуации воспринята машинистом локомотива вслед идущего и встречного поезда, дежурными по станциям, ограничивающим перегон, диспетчером поездным.

7.6.5. Если поезд остановлен по падению давления в тормозной магистрали дальнейшее его движение может быть продолжено после осмотра состава. Для осмотра состава привлекаются работники сопровождающие поезд, машинисты или помощники машинистов встречных (попутных) поездов, самоходного железнодорожного подвижного состава или другие работники железнодорожного транспорта которые могут быть направлены для оказания помощи машинисту, работающему без помощника, или самим машинистом, если нет возможности оказать ему помощь.

7.6.6. После остановки поезда по падению давления в тормозной магистрали и отсутствии информации о габарите смежного пути машинист должен принять меры к ограждению опасного для движения поездов места, руководствуясь пунктом 7.5. настоящей Инструкции.

7.6.7. При получении информации от диспетчера поездного об отсутствии возможности оказания помощи машинист может покинуть кабину управления в соответствии пунктом 7.2 настоящей Инструкции.

7.6.8. При отсутствии неисправностей действовать в соответствии с пунктом 6.8.3. настоящей Инструкции.

7.6.9. При выявлении нарушения целостности тормозной магистрали определиться о возможном устранении неисправности или необходимости вызова представителя вагонного хозяйства на перегон для последующего доклада диспетчеру о мерах, необходимых для восстановления движения.

7.6.10. При выявлении открытого крана тормозной магистрали последнего вагона сверить его номер с номером, указанным в справке о тормозах. При несоответствии номера последнего вагона с номером указанным в справке о тормозах определить место отцепившейся части поезда и закрепить группу вагонов ручными осями, при необходимости тормозными башмаками, с локомотива.

7.6.11. В случае выявления нарушения целостности состава поезда, тормозной магистрали, схода колесных пар с рельсов или развала груза машинист по согласованию с диспетчером поездным может вывести часть состава поезда до станции, ограничивающей перегон, при этом вторая часть состава поезда предварительно должна быть закреплена от самопроизвольного ухода.

7.6.12. При обнаружении саморасцепа машинист по поездной радиосвязи

сообщает об этом дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поезвному. В докладе указать, на каком профиле пути стоит отцепившаяся часть состава, расстояние между разъединившимися частями поезда и согласовывать с ними порядок дальнейших действий. С пассажирским поездом дать указание начальнику поезда о закреплении оставшейся хвостовой части состава, выяснения причин саморасцепа.

7.6.13. Начальник пассажирского поезда после закрепления хвостовой части поезда ручными тормозами проверяет состояние расцепившихся автосцепок.

7.6.14. При их исправности, используя носимую радиостанцию УКВ диапазона, начальник пассажирского поезда дает указание машинисту на производство сцепления разъединившихся частей состава при предварительно отключенных устройствах электроотопления состава пассажирского поезда на локомотиве.

7.6.15. Если операции по соединению разъединившихся частей состава не могут быть выполнены, машинист обязан затребовать вспомогательный локомотив в хвостовую часть поезда для соединения частей поезда или вывода состава с перегона по частям и дать указание начальнику пассажирского поезда на ограждение хвоста пассажирского поезда установленным порядком.

7.6.16. Порядок осмотра и решения о возможности отправления с перегона пассажирского поезда определяет начальник пассажирского поезда.

7.6.17. Дальнейшие действия определяются диспетчером поездным в зависимости от ситуации с учетом профиля железнодорожного пути, расположения на участке других поездов или вспомогательного локомотива, работников, направленных на оказание помощи машинисту, работающему без помощника машиниста.

7.7. Порядок действий при сходе вагонов на перегоне или нарушении габарита

7.7.1. При получении информации о сходе вагонов железнодорожного подвижного состава или нарушении габарита машинист обязан: подать сигнал общей тревоги (один длинный три коротких) и информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне о сходе вагонов с выходом за габарит с указанием:

наличия пострадавших, схода локомотива;

характера схода, наличие (отсутствие) габарита по соседнему пути;

количества единиц подвижного состава, сошедшего с рельсов, сколько из них лежит на боку;

состояния контактной сети;

характера местности (насыпь, уклон, площадка, мост и т.д.).

7.7.2. Если помощь остановившему поезду оказывается с головы, то машинист при приближении восстановительного поезда или вспомогательного локомотива должен подать сигнал общей тревоги, днем при плохой видимости включить прожектор.

7.7.3. С пассажирским поездом начальник поезда организует ограждение опасного места. Проводники первого и последнего вагонов производят укладку петард на многопутном участке по смежному пути от головного и хвостового вагонов поезда. После укладки петард проводники вагонов отходят на расстояние 20 метров от первой петарды в сторону поезда и действуют как сигналисты при ограждении опасного места на пути.

7.8. Порядок действий при тревожных показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда

7.8.1. Машинист поезда, руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога-1, (Тревога-2). Предупреждение», указанием ДСП или ДНЦ и (или) показаниями сигнального светового указателя или входного (выходного) светофора станции обязан действовать в соответствии с пунктом 11 Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580р (далее – Регламент № 2580р).

7.8.2. Для осмотра состава привлекаются работники сопровождающие поезд, машинисты или помощники машинистов встречных (попутных) поездов, самоходного железнодорожного подвижного состава или другие работники железнодорожного транспорта которые могут быть направлены на оказание помощи одному машинисту, или самим машинистом, если нет возможности оказать ему помощь.

7.9. Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава

7.9.1. Дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поезда, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее показание, убедившись о нахождении на участке приближения к станции поезда, обязан:

исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного и попутного направлений движения (на двухпутных и многопутных участках железных дорог);

вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, сообщить ему об этом текстом следующего содержания: «Внимание! Машинист поезда № ____. Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! Дежурный станции ____ (название станции, фамилия)»;

вызвать по радиосвязи машиниста поезда встречного направления, если он следует по станции или ранее был отправлен на перегон, сообщить ему о срабатывании УКСПС и остановке поезда на соседнем пути;

получив информацию о результатах осмотра поезда совместно с диспетчером поездным устанавливает порядок дальнейшего движения поезда и организации движения поездов, принимает решение о передаче информации руководителям станции и о проведении аварийно-восстановительных мероприятий.

7.9.2. Машинист поезда, получив информацию о срабатывании контроля схода железнодорожного подвижного состава должен действовать в соответствии с пунктом 12 Регламента № 2580р.

7.9.3. Для осмотра состава привлекаются работники сопровождающие поезд, машинисты или помощники машинистов встречных (попутных) поездов, самоходного железнодорожного подвижного состава или другие работники железнодорожного транспорта которые могут быть направлены на оказание помощи одному машинисту, или самим машинистом, если нет возможности оказать ему помощь.

7.9.4. Покинуть кабину управления для осмотра состава машинист может, руководствуясь пунктом 7.2. настоящей Инструкции.

7.10. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали пассажирского поезда

7.10.1. При несанкционированном завышении давления в тормозной магистрали пассажирского поезда устранение перезарядки тормозной магистрали производится после его остановки ступенью торможения на автоматических тормозах с разрядкой 0,03-0,04 МПа. При этом машинист должен:

в случае перезарядки тормозной магистрали до 0,6 МПа произвести служебное торможение с разрядкой до 0,4 МПа и отпустить тормоза с завышением давления в уравнительном резервуаре до 0,53-0,54 МПа (данная величина давления на 0,02-0,03 МПа выше давления, оставшегося в запасном

резервуаре у вагона, имеющего наименьший выход штока);

в случае перезарядки тормозной магистрали до 0,7 МПа произвести торможение снижением давления до 0,5 МПа, через 15-20 сек, отпустить тормоза повышением давления до 0,62-0,63 МПа, а через 1-1,5 мин снова выполнить торможение снижением давления в уравнительном резервуаре до 0,4 МПа и отпустить тормоза повышением давления до 0,53-0,54 МПа;

в случае перезарядки до 0,8 МПа произвести три торможения, каждый раз снижая давление на 0,2 МПа и повышая его при отпуске на 0,12 МПа через 1,0-1,5 мин.;

в случае перезарядки тормозной магистрали выше давления включения компрессора учитывать, что при падении давления в главном резервуаре менее давления перезарядки тормозной магистрали сработают тормоза в поезде.

7.10.2. После восстановления зарядного давления машинист должен дать поручение начальнику поезда о проверке отпуска тормозов в каждом вагоне. Если при проверке у отдельных вагонов не произойдет отпуск тормозов, начальник поезда должен произвести отпуск тормозов путем выпуска воздуха из запасных резервуаров через выпускной клапан.

7.10.3. После зарядки тормозов поезда машинист поезда должен произвести торможение с разрядкой ТМ на 0,05-0,06 МПа и произвести отпуск тормозов. При следовании от хвостового вагона на локомотив обязан проверить отпуск всех вагонов в поезде.

7.11. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали грузового поезда

7.11.1. При управлении тормозами грузового поезда и завышении давления в тормозной магистрали машинист обязан проверить четкость постановки управляющего органа крана машиниста в положение «Поездное».

7.11.2. Если после проверки положения управляющего органа крана машиниста было установлено, что причиной завышения давления в тормозной магистрали вызвано нарушением фиксации управляющего органа крана машиниста в положении «Поездное», то редуктором установить повышенное давление в тормозной магистрали и следовать с особой бдительностью и готовностью остановить состав в случае выявления признаков неотпуска тормозов до станции, где можно осуществить переход на нормальное зарядное давление.

7.11.3. Если после проверки положения управляющего органа крана машиниста было установлено, что причиной завышения давления в тормозной магистрали вызвано неисправностью крана машиниста, и следовать на повышенном давлении нет возможности из-за самопроизвольного

срабатывания тормозов при цикловом снижении давления в главных резервуарах, остановить поезд, затребовать вспомогательный локомотив. После прибытия вспомогательного локомотива перейти на нормальное зарядное давление руководствуясь требованиями пункта 18 Регламента № 2580р.

7.11.4. Если в процессе перехода на нормальное зарядное давление возникнет необходимость применения регулировочного торможения или произойдет самопроизвольное срабатывание автотормозов поезда, машинист без помощника машиниста обязан:

- остановить поезд разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени 0,06-0,07 МПа;

- после остановки снизить давление в тормозной магистрали поезда до 0,35 МПа и по истечении 1 минуты при работе тормозного компрессора и максимальном давлении в питательной магистрали произвести отпуск тормозов завышением давления по манометру уравнительного резервуара на 0,03-0,05 МПа выше зарядного до 400 осей и 0,05-0,07 МПа свыше 400 осей в зависимости от плотности тормозной магистрали.

- произвести осмотр поезда через работников локомотивных бригад локомотивов, моторвагонных поездов или других работники железнодорожного транспорта, имеющих необходимые знания при этом убедиться в отпуске тормозов каждого вагона;

- если выявлены вагоны с не отпущившими тормозами, отпуск произвести вручную, разрядкой рабочей камеры воздухораспределителя;

- по прибытии к хвостовому вагону в составе поезда, произвести продувку тормозной магистрали, посредством открытия концевого крана соединительного рукава с выдержкой времени 8-10 секунд;

- записать номер хвостового вагона и убедиться в наличие сигнала ограждения хвостового вагона в виде диска у правого нижнего буфера;

7.11.5. При выявлении в пути следования завышения давления тормозной магистрали, при положении управляющего органа крана машиниста во II положении, машинист должен перевести его в IV при этом по манометру наблюдать за изменением давления сжатого воздуха:

- если повышение давления сжатого воздуха прекратилось, то по условиям ведения поезда и усмотрению машиниста, продолжить движение до первой близлежащей железнодорожной станции перемещая управляющий орган крана машиниста из II в IV положение и обратно, выполняя одно условие, при котором поддерживается постоянное давление в ТМ в пределах от 0,5 МПа до 0,52 МПа;

- если повышение давления сжатого воздуха при нахождении управляющего органа крана машиниста во II положение в уравнительном

резервуаре и тормозной магистрали не прекратилось и исключается возможность дальнейшего следования до первой железнодорожной станции посредством затяжки пружины стабилизатора по часовой стрелке, увеличить темп ликвидации сверхзарядного давления;

- в случае отсутствия снижения давления сжатого воздуха посредством увеличения темпа ликвидации сверхзарядного давления, произвести плавное ослабление пробки клапана в верхней части стабилизатора.

7.11.6. Все факты завышения зарядного давления в тормозной магистрали, выявленные причины и проведенные действия по их устранению машинист локомотива указывает в бортовом журнале формы ТУ-152 и в рапорте.

7.12. Порядок действий при получении информации об искрении под вагонами или локомотивом

7.12.1. При получении сообщения об искрении в поезде (возможно волочение деталей, неотпуск тормозов) немедленно остановить поезд полным служебным торможением для выяснения причины.

7.12.2. При следовании с пассажирским поездом передать указание начальнику поезда осмотреть состав и информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о случившемся. С грузовым поездом затребовать от диспетчера поездного оказание помощи в осмотре состава, а при отсутствии возможности покинуть кабину и лично осмотреть состав.

7.12.3. При выявлении неисправности тормозного оборудования вагона начальник пассажирского поезда, а в грузовом поезде другой работник, или машинист, отключает тормозные приборы, выпускает воздух из запасного резервуара и убеждается в том, что тормоза вагона отпущены и нет повреждений на поверхности катания колесных пар. При необходимости начальник пассажирского поезда должен передать указание машинисту на протягивание состава для определения наличия ползунов на колесных парах.

7.12.4. Причину неотпуска тормоза машинист докладывает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поездному.

7.12.5. В случае отключения тормозов машинист должен пересчитать тормозное нажатие поезда, произвести запись в справку об обеспечении поезда тормозами, а после приведения поезда в движение произвести проверку действия тормозов.

7.12.6. В случае выявления неисправностей колесных пар локомотива или вагонов действовать согласно требований пункта 20 Регламента № 2580р.

7.13. Порядок действий в случае отказа тормозов

7.13.1. Если после первой ступени торможения в составе пассажирского поезда не получен начальный эффект в течение 10 секунд, в грузовом поезде в течение 20-30 секунд или во время следования обнаружен отказ автотормозов, машинист обязан немедленно применить экстренное торможение и принять все меры к остановке поезда (привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива, песочницу, рекуперативное, электродинамическое, реостатное торможение).

7.13.2. С пассажирским поездом подавать сигнал требования к работникам, обслуживающим пассажирский поезд, о необходимости приведения в действие ручных тормозов состава (Три длинных), с грузовым поездом подавать сигнал общей тревоги (Один длинный три коротких).

7.13.3. В первую очередь об отказе тормозов сообщить по поездной радиосвязи дежурным по станциям, ограничивающим перегон, (с тем, чтобы они смогли принять меры для приема поезда на свободный путь станции или пропуска его дальше на следующий перегон), начальнику пассажирского поезда о необходимости торможения срывом стоп-кранов, применении ручных тормозов, диспетчеру поезднему и машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, по форме: «Внимание все! Я, машинист поезда № ____, фамилия _____ (работаю без помощника машиниста), следую по перегону ____, километру ____, потерял управление тормозами. Примите меры к остановке». Вызов повторять до получения ответа от дежурного по станции, диспетчера поездного или машинистов.

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

7.13.5. После остановки поезда дать указание начальнику пассажирского поезда проверить состояние состава. При выявлении неисправности, начальник поезда должен устранить ее, о чем доложить машинисту, который, в свою очередь, о результатах осмотра и принятых мерах начальником поезда с указанием его фамилии должен доложить дежурным по станции, ограничивающим перегон, диспетчеру поезднему.

7.13.6. Если грузовой поезд с неудовлетворительной работой тормозов удалось остановить, и он остановился на уклоне, а в период зарядки тормозов не может быть удержан на месте локомотивным тормозом, то в зависимости от профиля пути и веса поезда машинист обязан закрепить головную часть состава тормозными башмаками, находящимися на локомотиве, в соответствии с требованиями изложенными в п.6.2. данной инструкции.

7.13.7. При остановке грузового поезда на перегоне диспетчер поездной: вызывает машинистов встречного, вслед идущего поезда или

движущегося по смежному пути и дополнительно сообщает об остановке поезда времени и причине остановки;

по докладам машинистов локомотива вслед идущего и встречного поезда убеждается в том, что информация об остановке поезда ими воспринята;

через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов, или других работников железнодорожного транспорта организует осмотр остановившегося состава и совместно с машинистом поезда, вынужденно остановившегося на перегоне, принимает решение о его выводе с перегона.

7.13.8. Возобновление движения возможно только после устранения причин отказа и восстановления действия автотормозов в составе поезда, в противном случае поезд выводится с перегона вспомогательным локомотивом.

7.14. Порядок действий в случае получения сообщения о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, об уходе вагонов со станции на перегон навстречу поезду

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

7.14.2. Машинист, ориентируясь по показаниям проходных светофоров и АЛСН, в зависимости от поездной обстановки и наличия времени должен:

после остановки поезда по радиосвязи дать команду начальнику пассажирского поезда о приведении в действие ручных тормозов вагонов и эвакуации из вагонов (в первую очередь первых с головы состава) пассажиров;

информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного, и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне о месте остановки;

после получения информации от начальника пассажирского поезда о закреплении вагонов ручными тормозами, а с грузовым поездом после закрепления тормозными башмаками головных вагонов отцепить локомотив от состава и отъехать от него на возможно большее расстояние;

привести локомотив в нерабочее состояние, опустить токоприемники, заглушить дизель, покинуть кабину управления и, при наличии времени, соблюдая меры личной безопасности, следовать навстречу движущемуся поезду с двумя тормозными башмаками. В пределах видимости подвижного состава установить тормозные башмаки на обе нити рельс. После укладки башмаков немедленно отойти на безопасное расстояние;

при отсутствии времени для отцепки локомотива от состава грузового

поезда машинист приводит его в нерабочее состояние, затормаживает и покидает его.

7.14.3. В случае ухода вагонов со станции на перегон действия машиниста аналогичны вышеуказанным действиям.

7.15. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в вагоне пассажирского поезда

7.15.1. Порядок действий машиниста при возникновении пожара на локомотиве:

машинист должен остановить поезд, информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, а также начальника пассажирского поезда о случившемся;

после остановки поезда принять меры к его удержанию на месте. Передать указание начальнику пассажирского поезда затормозить состав ручными тормозами, если есть возможность, отцепиться от состава и отъехать от вагонов на безопасное расстояние, но не менее чем на 50 метров;

через диспетчера поездного или дежурного по станции затребовать пожарное подразделение к месту остановки поезда;

подавать сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и руководствоваться требованиями инструкции «По обеспечению пожарной безопасности на локомотивах».

7.15.2. При пожаре на крыше локомотива, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, немедленно сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурному по станции и потребовать снятия напряжения в контактной сети на участке, где будет остановлен поезд.

7.15.3. Тушение пожара до прибытия пожарного подразделения осуществляется машинистом с привлечением через начальника пассажирского поезда работников поездной бригады пассажирского поезда, а также локомотивных бригад встречных (попутных) поездов.

7.15.4. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае возникновения пожара в вагоне состава пассажирского поезда:

начальник пассажирского поезда по радиосвязи обязан связаться с машинистом и сообщить о пожаре;

машинист, получив информацию от начальника поезда, подает сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких), сообщает о возгорании дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поездному и машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне;

машинист останавливает поезд по возможности на площадке и в удобном месте для подъезда пожарных подразделений, эвакуации пассажиров и через дежурного по станции, диспетчера поездного вызывает к месту остановки пожарный поезд.

7.15.5. Если не удастся потушить очаг возгорания силами поездной бригады, машинист по указанию начальника пассажирского поезда с участием электромеханика обязан снять напряжение на отопление состава и приступить к растаскиванию состава.

7.15.6. Растаскивание состава от горящего вагона осуществляется по команде начальника пассажирского поезда. Хвостовую часть состава необходимо закрепить и отъехать с горящим вагоном не менее, чем на 50 метров, далее отцепить горящий вагон, закрепив тормозными башмаками, и отъехать от него не менее, чем на 50 метров.

7.15.7. После растаскивания состава машинист немедленно докладывает об этом дежурному по станции, диспетчеру поездному для принятия мер по оказанию помощи и снятия напряжения в контактной сети энергодиспетчером и дает указание начальнику пассажирского поезда произвести ограждение хвоста и головы поезда.

7.16. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в вагоне грузового поезда

7.16.1. При обнаружении пожара на локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону машинист должен остановить его на участке, по возможности на горизонтальном и благоприятном профиле пути и возможности подъезда пожарных автомобилей (у шоссейных дорог, переездов).

7.16.2. Категорически запрещается останавливать поезд с горящими вагонами, независимо от рода груза: на железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара и эвакуации пассажиров.

В отдельных случаях, когда поезд находится на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь и т.д.) или, когда пожар потушить имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов, 1-3 классов, по согласованию с ДНЦ может продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре и роде горящего груза ДНЦ или ДСП, на которую следует поезд, для принятия ими мер.

Остановка поезда на электрифицированных линиях железных дорог

должна производиться с таким расчетом, чтобы горящие вагоны или локомотив не располагались под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

7.16.3. Одновременно с принятием мер по остановке поезда, машинист должен подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный и два коротких сигнала) и, используя поездную радиосвязь или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП ближайшей станции для вызова пожарных подразделений.

7.16.4. До получения приказа ЭЧЦ о снятия напряжения в контактной сети и ее заземления работниками ЭЧ запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети на расстояние менее 8 м до их заземления.

До снятия напряжения в контактной сети тушение горящих объектов разрешается производить только углекислотными, аэрозольными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

Использование воды, химических, пенных или воздушно-пенных огнетушителей разрешается только после снятия напряжения и заземления контактной сети.

Тушение горящих материалов, расположенных на расстоянии более 8 м от контактной сети, находящейся под напряжением, допускается любыми средствами пожаротушения без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пенного раствора не приближалась к контактной сети на расстояние менее 2 м.

7.16.5. Организация работ по тушению пожара в поезде до прибытия пожарных подразделений осуществляется:

на железнодорожной станции начальником станции, его заместителем, а в их отсутствие ДСП;

на перегоне – машинистом без помощника машиниста или локомотивными бригадами локомотивов (МВПС), а также другими работниками ОАО «РЖД» (по указанию ДНЦ) под его руководством.

7.16.6. После остановки поезда машинист без помощника машиниста обязан:

- принять меры к его закреплению на месте и уточнить вагон, в котором обнаружен пожар;

- вскрыть пакет с перевозочными документами, установить наименование груза в горящем и рядом стоящих вагонах, а при наличии опасного груза его количество, номер аварийной карточки.

7.16.7. Машинисту без помощника машиниста необходимо при пожаре:

- вагонов с горючими грузами одновременно с вызовом пожарного подразделения закрепить оставляемые вагоны тормозными башмаками и расцепить поезд, отведя горящие вагоны от состава на расстояние не менее 200 м и где в радиусе не менее 200 м нет пожароопасных объектов;

- цистерн с легковоспламеняющимися (ЛВЖ) и горючими (ГЖ) жидкостями горящие цистерны отвести от поезда на расстояние, где в радиусе 200 м отсутствуют пожароопасные объекты;

- вагонов со сжатыми и сжиженными газами в баллонах - отцепить и отвести горящий вагон от поезда на 200 м, закрепить его и одновременно приступить к его тушению имеющимися в ее распоряжении средствами пожаротушения;

- цистерн со сжиженным, сжатым под давлением газом и возникновении опасности его взрыва, горящую цистерну отвести на безопасное расстояние и организовать ее охрану (тушение такой цистерны огнетушителями запрещается);

- вагона с взрывчатыми материалами (ВМ) немедленно расцепить поезд, отвести горящий вагон на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, но не менее 800 м и действовать далее в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающих груз лиц.

Во всех случаях расцепления вагонов их закрепление производится согласно установленным нормам.

7.16.8. При возникновении пожара в локомотиве машинист без помощника машиниста обязан:

- перевести в нулевое положение контроллер пульта машиниста, остановить дизель (на тепловозе), выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель, опустить токоприемник и остановить поезд;

- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон;

- принять меры к закреплению поезда на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

- на электровозах убедиться, что токоприемник опущен, и контактный провод не касается крыши или имеющегося на ней оборудования и, если очаг расположен не ближе 2 м к контактному проводу, приступить вместе с помощником машиниста к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и сухой песок;

- включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива;

- при возгорании тяговых двигателей или подводящих кабелей к ним тушение пожара начинать с кузова локомотива;

- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить электровоз и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 метров и после этого, при опасности распространения огня с горячей секции на другую, расцепить их с отводом на безопасное расстояние, предварительно закрепив горящую секцию тормозными башмаками.

При тушении возгорания машинист без помощника машиниста должен соблюдать следующие меры безопасности:

- при загорании электрооборудования для его тушения следует применять только хладоновые огнетушители, углекислотные, оснащенные диффузором из полимерных материалов, а также воздушно-эмульсионные с тонкораспыленной струей;

- при пользовании углекислотным огнетушителем необходимо использовать хлопчатобумажные рукавицы (перчатки). Запрещается братья за раструб углекислотного огнетушителя во избежание обморожения рук;

- запрещается пользоваться водными и воздушно-пенными огнетушителями и водой при тушении электроприборов, аппаратуры, кабелей, электрических машин, находящихся под напряжением.

После ликвидации пожара, подача напряжения на локомотив (запуск дизеля), где имело место повреждение электроаппаратов и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

7.17. Порядок действий в случае обнаружения неисправности верхнего строения пути

7.17.1. При следовании по участку обслуживания и обнаружении машинистом вертикальных или горизонтальных колебаний локомотива (бокового, вертикального толчка) машинист обязан, применить служебное торможение, до полной остановки подвижного состава при этом визуально контролируя его состояние, как с правой, так и с левой через зеркала обратного вида.

В случае выхода подвижного состава за пределы габарита и появления признаков схода немедленно применить меры к остановке поезда, посредством применения экстренного торможения.

7.17.2. Немедленно по поездной радиосвязи сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поезвному, машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, а также начальнику пассажирского поезда о причинах остановки, указав при этом характер выявленной неисправности с указанием километра, пикета и скорости,

при которой она выявлена по форме:

«Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист поезда № ____, фамилия __ (работаю без помощника машиниста), на ____ км, пикета ____, обнаружил "толчок" (боковой, вертикальный) при скорости ____ км/час».

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

7.17.4. После остановки поезда, установленным порядком затормозив состав, тщательно осмотреть экипажную часть подвижного состава и состояние опасного участка пути. При следовании с пассажирским поездом осмотр состава и опасного участка пути производится начальником пассажирского поезда. При отсутствии неисправности механической части подвижного состава и неисправности пути под составом, после доклада дежурному по станции, диспетчеру поезвному об осмотре и отсутствии замечаний продолжить движение с таким расчетом, чтобы проследовать опасное место всем составом со скоростью не более 25 км/час, а при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, возобновить движение только после устранения этой неисправности.

7.17.5. Машинист вслед идущего поезда, получив сообщение о наличии «толчка» в пути, обязан остановиться перед местом, где заявлена неисправность. При обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, сообщить по радиосвязи дежурному по станции и машинисту вслед идущего поезда и возобновить движение только после устранения этой неисправности.

7.18. Порядок действий в случае отсутствия напряжения в контактной сети на перегоне или станции, неисправности контактной сети, повреждения токоприемников локомотива

7.18.1. В случае остановки на перегоне или станции из-за отсутствия напряжения в контактной сети машинист обязан:

остановить поезд, по возможности на благоприятном профиле;

сообщить по поездной радиосвязи об этом дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поезвному;

закрепить состав поезда в соответствии с пунктом 7.3. настоящей Инструкции.

7.18.2. В случае неисправности контактной сети, повреждения токоприемников локомотива машинист обязан:

принять меры к остановке поезда с применением экстренного

торможения;

отключить на локомотиве силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирских поездов, опустить токоприемники;

одновременно по радиосвязи сообщить диспетчеру поезвному, дежурному ближайшей станции и машинисту вслед идущего поезда о случившемся. В сообщении указать место остановки, характер повреждения (отказа) и его последствия, предполагаемую или уже известную причину повреждения (отказа). Возможен ли проход подвижного состава с опущенными токоприемниками или нет, решение о дальнейших действиях. Если повреждение контактной сети позволяет движение электроподвижного состава с опущенными токоприемниками, сообщить об этом диспетчеру поезвному, указав километр, номер пикета и номер опор начала и конца поврежденного участка контактной сети;

при обнаружении повреждения контактной сети впереди по пути следования поезда принять меры к экстренной остановке поезда, опусканию токоприемников и закреплению состава поезда, в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 7.3. настоящей Инструкции.

7.18.3. После остановки поезда машинист обязан:

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

если поврежденный токоприемник находится в пределах габарита и не может в пути следования коснуться контактного провода и крыши электроподвижного состава, по согласованию с диспетчером поездным продолжить движение на исправных токоприемниках, предварительно отключив поврежденный токоприемник от силовой цепи;

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

если есть необходимость увязки токоприемника, через дежурного по станции получить уведомление о снятии напряжения с контактной сети на месте повреждения;

проверить у работников, прибывших для оказания помощи, удостоверения на право производства работ на контактной сети;

после снятия напряжения и заземления контактной сети с двух сторон от места производства работ совместно с работниками, прибывшими для оказания помощи, увязать токоприемники;

после осмотра и увязки токоприемников в присутствии работников,

прибывших для оказания помощи, получить уведомление о подаче напряжения. Довести поезд до станции назначения или пункта смены локомотива;

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

7.19. Порядок действий при неисправности приборов безопасности и (или) локомотивной радиостанции

7.19.1. В случае неисправности систем безопасности или АЛСН, машинист обязан доложить о неисправности дежурному по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, при отсутствии дежурных по железнодорожным станциям диспетчеру поезвному. Взять регистрируемый приказ диспетчера поездного на следование поезда с неисправными приборами безопасности и довести поезд до ближайшей железнодорожной станции, где затребовать вспомогательный локомотив.

7.19.2. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи в пути следования сообщить об этом диспетчеру поезвному или дежурному по станции с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь или посредством других видов связи, в том числе мобильной связи. Следовать по приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным по станциям, ограничивающим перегон, до станции, ограничивающей перегон, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива. При отсутствии возможности замены (ремонта) устройств поездной радиосвязи, заменить локомотив или следовать со вспомогательным локомотивом до станции смены локомотивов.

7.19.3. При выявлении зоны неустойчивой связи сообщить об этом диспетчеру поезвному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон. При вынужденной остановке поезда на перегоне в зоне неустойчивой связи, передать сообщение диспетчеру поезвному, дежурному по железнодорожной станции через машинистов поездов, находящихся на данном перегоне, или посредством других видов связи, в том числе мобильной связи, с указанием километра и пикета остановки головы поезда.

7.20. Порядок действий в случае получения сообщения о минировании или совершении террористического акта в поезде

7.20.1. При получении устного сообщения, запомнить внешние признаки заявителя, а также сведений о месте взрыва или заложения взрывного

устройства и время его срабатывания.

7.20.2. Полученную информацию немедленно передать начальнику пассажирского поезда, дежурному по ближайшей станции, диспетчеру поезднему и руководствоваться указаниями диспетчера поездного.

7.20.3. При невозможности вызова начальника пассажирского поезда по радиосвязи, остановить поезд и передать полученную информацию. Далее следовать до станции, указанной диспетчером поездным.

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

7.21. Порядок взаимодействия в случае наезда поезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы

При угрозе наезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы машинист обязан:

применить экстренное торможение (в случае неизбежности столкновения с автотранспортом после экстренного торможения машинист покидает кабину управления и уходит в машинное помещение);

подавать сигналы большой громкости;

мигать прожектором;

информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, диспетчера поездного и машинистов встречных и вслед идущих поездов, начальника пассажирского поезда о причине остановки поезда;

осмотреть места происшествия, оказать первую медицинскую помощь пострадавшим, с пассажирским поездом направить начальника пассажирского поезда для осмотра и принятия мер силами поездной бригады для устранения возникшего препятствия для движения. Машинист и начальник пассажирского поезда могут привлекать к этой работе и других работников железнодорожного транспорта;

после осмотра места происшествия сообщить дежурному по станции и диспетчеру поезднему о наличии пострадавших, необходимости вызова скорой помощи и работников транспортной милиции (полиции);

осмотреть механическую часть локомотива, с соблюдением требований, изложенных в пункте 7.2. настоящей Инструкции, в случае повреждения тормозной магистрали принять меры к закреплению состава поезда в соответствии с пунктом 7.3. настоящей Инструкции;

при необходимости затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд.

7.22. Порядок действий в случае невозможности ведения поезда машинистом, работающим без помощника по состоянию здоровья

7.22.1. В случае ухудшения здоровья машинист обязан принять меры к экстренной остановке поезда и по поездной радиосвязи сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поезвному и машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, а также начальнику пассажирского поезда о невозможности управлять поездом.

7.22.2. Начальник пассажирского поезда должен принять меры по закреплению и ограждению состава, оказанию машинисту первой медицинской помощи до прибытия врача. После оказания помощи согласовать порядок дальнейших действий с диспетчером поездным, исходя из конкретных условий (дальнейшее следование со вспомогательным локомотивом, доставка локомотивной бригады для смены и т.д.). Дальнейшее ведение поезда этим машинистом запрещается.

7.22.3. При остановке на перегоне грузового поезда диспетчер поездной: вызывает машинистов встречного, вслед идущего поездов и движущегося по смежному пути, и сообщает о причине остановки поезда;

по докладам машинистов локомотива вслед идущего и встречного поездов убеждается в том, что информация об остановке поезда ими воспринята;

через локомотивные бригады встречных поездов или других работников железнодорожного транспорта организует оказание машинисту первой медицинской помощи до прибытия врача.