



БҰЙРЫҚ

ПРИКАЗ

4 ноября 2019 года

№ 811 - ЦЗ

Астана қаласы

город Астана

Об утверждении Правил

В целях установления единого порядка действий работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при возникновении аварийных, нестандартных ситуаций и наступлении сложных метеорологических условий на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

2. Руководителям филиалов и дочерних организаций акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»:

1) обеспечить изучение и выполнение требований Правил, указанных в пункте 1 настоящего приказа, всеми работниками, связанными с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры;

2) внести во внутренние документы филиалов и дочерних организаций соответствующие изменения.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Управляющий директор
по безопасности движения -
директор Департамента
безопасности движения



М.Шакенов

Исп. Ибраев А.Ж. – ГПТДР
+7 (7172) 60-32-81
Токтаров Ж.Б. – ГПТПл
+7 (7172) 60-31-97

Утверждены
приказом Управляющего директора
по безопасности движения –
директора Департамента
безопасности движения
акционерного общества
«Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
от 4 ноябрь 2019 года № 811-143

**Правила
взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»**

Редакция 2.0

Группа документов: нормативно-технический документ

Разработчик: департамент локомотивного хозяйства
акционерного общества
«КТЖ-Грузовые перевозки»

Ответственный за анализ и
актуализацию документа: акционерное общество
«КТЖ-Грузовые перевозки»

Оглавление

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Общие положения | 4 |
| 2 | Определения и сокращения..... | 4 |
| 3 | Область применения | 9 |
| 4 | Порядок действий при вынужденной остановке поезда..... | 9 |
| 5 | Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути и возникновении препятствий движению поездов..... | 14 |
| 6 | Порядок действий при несанкционированных остановках поездов у светофоров с запрещающим показанием..... | 18 |
| 7 | Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности ТМ в поезде..... | 20 |
| 8 | Порядок действий в случаях неудовлетворительной работы автотормозов в поезде..... | 28 |
| 9 | Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами, или при несанкционированном движении вагонов..... | 32 |
| 10 | Порядок действий при перезарядке ТМ в составе пассажирского поезда..... | 33 |
| 11 | Порядок действий при перезарядке ТМ в составе грузового поезда..... | 35 |
| 12 | Порядок действий при опробовании, обслуживании тормозов пассажирского поезда и управлении ими..... | 36 |
| 13 | Порядок действий по предупреждению образования ползунов на колесных парах пассажирских поездов после применения экстренного торможения..... | 38 |
| 14 | Порядок действий при тревожных показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда..... | 40 |
| 15 | Порядок действий при срабатывании УКСПС..... | 44 |
| 16 | Порядок действий при повреждении планки нижнего габарита подвижного состава..... | 47 |
| 17 | Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне из-за неисправности локомотива..... | 48 |
| 18 | Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети и возникновении ее неисправностей, а также при повреждении токоприемников..... | 53 |
| 19 | Порядок действий при возникновении пожара в поезде и на | |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновения аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 3 из 93

| | |
|---|----|
| локомотиве..... | 56 |
| 20 Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава..... | 60 |
| 21 Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи..... | 63 |
| 22 Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности и скоростемера..... | 63 |
| 23 Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом и ухудшения состояния здоровья помощника машиниста | 65 |
| 24 Порядок действий при наезде на человека, механизмы, посторонний предмет или столкновении с автотранспортным средством..... | 66 |
| 25 Порядок действий при нарушении графика движения поездов..... | 68 |
| 26 Порядок действий при обнаружении хищения грузов или посторонних людей на вагонах..... | 68 |
| 27 Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде..... | 69 |
| 28 Порядок действий при возникновении у пассажира в составе пассажирского или пригородного поезда состояния или заболевания, угрожающего его жизни и здоровью..... | 69 |
| 29 Порядок действий работников железнодорожного транспорта при наступлении сложных метеорологических условий..... | 70 |
| 30 Порядок действий локомотивной бригады в случае неисправностей в процессе эксплуатации локомотива..... | 72 |
| Приложение 1. Действия работников, связанных с эксплуатацией и ремонтом подвижного состава, а также с движением поездов, по предупреждению последствий сложных метеорологических условий..... | 74 |
| Приложение 2. Действия работников при образовании гололеда на контактной сети и воздушных линиях..... | 77 |
| Приложение 3. Действия работников при усилении ветра на электрифицированных участках железной дороги..... | 87 |
| Приложение 4. Действия работников при понижении температуры окружающего воздуха до -30°C и ниже на электрифицированных участках железной дороги..... | 90 |

Приложение 5. Контрольная карта исключения действия устройств
СЦБ при образовании гололеда на контактном проводе..... 92

1 Общие положения

1. Настоящие Правила разработаны в целях установления единого порядка взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

2. Настоящие Правила разработаны в соответствии с требованиями, установленными Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 5-6 мая 2014 года № 60), Регламентом действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 года № 50), Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года №209, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года №291, Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта Республики Казахстан, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года №544.

2 Определения и сокращения

3. В настоящих Правилах используются следующие определения и сокращения:

- АО «НК «ҚТЖ» - акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
- АЛСН - автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия
- ВЧД - эксплуатационное вагонное депо филиала акционерного общества «ҚТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 5 из 93

| | |
|--------------------------------|---|
| ВР | - воздухораспределитель |
| форма ВУ-45 | - справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45 |
| ГПТ | - департамент эксплуатации тягового подвижного состава акционерного общества «КТЖ - Грузовые перевозки» |
| ДТП | - дорожный поездной диспетчер |
| ГР | - главный резервуар локомотива |
| ДС | - начальник станции |
| ДСП | - дежурный по станции |
| ДНЦ | - поездной диспетчер |
| ДНЦО | - дежурный по отделению |
| ДТ | - дроссель-трансформатор |
| форма ДУ-46 | - журнал осмотра пути, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети формы ДУ-46 |
| форма ДУ-61 | - бланк «Корешок предупреждения» формы ДУ-61 |
| форма ДУ-64 | - бланк «Корешок разрешения» формы ДУ-64 |
| ДЦ | - диспетчерская централизация |
| ИДП | - Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года №291 |
| ИСИ | - Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года №209 |
| КЛУБ-У | - комплексное локомотивное устройство безопасности унифицированное |
| командно-инструкторский состав | - группа машинистов-инструкторов эксплуатационного локомотивного депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП |
| КОН | - блок контроля несанкционированного отключения электропневматического клапана ключем |
| КТСМ | - комплекс технических средств многофункциональный |
| КТ | - сигнальный знак «Конец торможения» |
| локомотивная бригада | - работники, осуществляющие управление локомотивами, моторвагонными поездами и обслуживание их |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 6 из 93

| | |
|--------------------|---|
| ЛРД | - локомотиворемонтное предприятие, оказывающее услуги по техническому и сервисному обслуживанию локомотивов |
| МВПС | - моторвагонный подвижной состав - моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, дизель-, электропоезда, электромтрисы, предназначенные для перевозок пассажиров и (или) багажа |
| машинист | - работник, осуществляющий управление локомотивом, моторвагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом и обеспечивающий безопасность движения при ведении поезда и выполнении маневровой работы |
| местная инструкция | - нормативный документ эксплуатационного локомотивного депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП, определяющий порядок выполнения операционной работы исходя из местных условий |
| МОП | - моторно-осевой подшипник |
| НЖС | - филиал акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделение магистральной сети |
| НЖСД | - диспетчер филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| НОДГП | - филиал акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделение ГП |
| НТ | - сигнальный знак «Начало торможения» |
| номер ООН | - номер в диапазоне от UN0001 до UN3500, установленный экспертами Комитета по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций |
| ПТО | - пункт технического обслуживания |
| ПЕ | - подвижная единица техники, как самоходная, так и несамоходная, предназначенная для передвижения по железнодорожным путям общего пользования (локомотив, вагон, моторвагонная секция и т.д.) |
| поездная бригада | - группа железнодорожных работников, назначаемая для сопровождения и обслуживания пассажирского поезда, |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 7 из 93

| | |
|-----------------------|--|
| | в которую входят начальник поезда, проводники и поездной электромеханик |
| ПТЭ | - Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года №544 |
| ПЧ | - дистанция пути филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| ПЧД | - диспетчер дистанции пути филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| РБ | - рукоятка бдительности |
| РКС | - район контактной сети дистанции электроснабжения филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| РЭС | - район электроснабжения дистанции электроснабжения филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| ССПС | - специальный самоходный подвижной состав |
| СКНБ | - система контроля нагрева букс |
| СКНР | - система контроля нагрева редуктора |
| СЦБ | - устройства сигнализации, централизации и блокировки |
| ТД | - оборотное депо эксплуатационного локомотивного депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП |
| ТДД | - дежурный по оборотному депо эксплуатационного локомотивного депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП |
| ТМ | - тормозная магистраль |
| ТНЦ | - локомотивный диспетчер |
| торможение экстренное | - торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 8 из 93

| | |
|---------------------------------------|--|
| ТРА форма ТУ-152 | - техническо-распорядительный акт станции - журнал технического состояния и обслуживания локомотива формы ТУ-152 |
| ТЧЭ | - эксплуатационное локомотивное депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП |
| ТЧД | - дежурный по эксплуатационному локомотивному депо филиала акционерного общества «КТЖ-Грузовые перевозки» - отделения ГП |
| УКСПС уполномоченный рган УР | - устройство контроля схода подвижного состава -- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан |
| ЦЖС | - уравнивательный резервуар локомотива - филиал акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - «Дирекция магистральной сети» |
| ЦП | - департамент пути и сооружений филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - «Дирекция магистральной сети» |
| ЦШ | - департамент автоматики, телемеханики и телекоммуникаций филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - «Дирекция магистральной сети» |
| ШЧ | - дистанция сигнализации и связи филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| ШЧД | - диспетчер дистанции сигнализации и связи филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»» - отделения магистральной сети |
| ЭПС | - тяговый электроподвижной состав (электровозы, электропоезда, электромотрисы) |
| ЭЧ | - дистанция электроснабжения филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети |
| ЭЧК | - начальник района контактной сети филиала акционерного общества «Национальная компания |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 9 из 93

- «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети
- ЭЧЦ - энергодиспетчер дистанции электроснабжения филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети
- ЭЧЭ - тяговая подстанция дистанции электроснабжения филиала акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделения магистральной сети
- ЭПК - электропневматический клапан.

3 Область применения

4. Область применения настоящих Правил определена требованиями нормативных документов АО «НК «ҚТЖ» и уполномоченного органа.

5. Настоящие Правила устанавливают:

положения и требования, предъявляемые к организации и выполнению работниками АО «НК «ҚТЖ», связанными с движением поездов и выполнением маневровой работы, и работниками локомотивных бригад мероприятий при наступлении сложных метеорологических условий, а также возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования АО «НК «ҚТЖ»;

перечень нормативных документов АО «НК «ҚТЖ» и уполномоченного органа, определяющих основные направления организации взаимодействия работников причастных подразделений АО «НК «ҚТЖ» по вопросам обеспечения безопасности движения поездов;

регламент взаимодействия участников перевозочного процесса при наступлении сложных метеорологических условий, а также возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

4 Порядок действий при вынужденной остановке поезда

6. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист:

1) по возможности останавливает поезд на прямом участке пути, если не требуется применение остановки экстренным торможением, после полной остановки поезда приводит в действие вспомогательный тормоз локомотива, при необходимости приводит в действие автотормоза поезда, МВПС, ССПС для удержания на уклоне;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 10 из 93

2) визуально определившись в координатах места остановки локомотива, МВПС, ССПС, немедленно докладывает об остановке и ее причинах ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ, машинистам поездов, МВПС, ССПС попутного и встречного направлений путем 3-разового повторения текста следующего содержания: «Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист (фамилия) поезда №...., остановился на километре, пикете четного (нечетного) пути перегона вследствие (указать причину). Будьте бдительны!», а также сообщает по радиосвязи о причинах остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда.

(Машинист ССПС докладывает вынужденной остановке поезда на перегоне руководителю работ хозяйственного поезда);

3) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, приводит в действие ручной тормоз локомотива, ССПС и подает сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде (в поездах, в которых таких работников нет, помощник машиниста укладывает под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их в установленном порядке приводит в действие ручные тормоза вагонов);

4) совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принимает меры по устранению возникшего препятствия движению и обеспечивает ограждение поезда и смежного пути.

7. При обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда проводится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, переданному по радиосвязи.

8. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, проводится: пассажирского – при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива;

после остановки поезда в случае возникновения препятствия и невозможности проследовать дальше, если поезд был отправлен на перегон при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

9. В случаях остановки поезда на перегоне у светофора с запрещающим показанием информацию об остановке с указанием километра, пикета и пути перегона машинист обязан сообщить машинистам вслед идущих поездов и ДСП станций, ограничивающих перегон, либо ДНЦ участка (при ДЦ).

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 11 из 93

10. При остановке поезда в связи с падением давления в ТМ машинист обязан немедленно передать по радиосвязи сообщение: «Внимание всем! Я, машинист (фамилия) поезда №..., остановился по падению давления в ТМ на... километре четного (нечетного) пути перегона.... Сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!».

11. При остановке поезда в связи со сходом железнодорожного подвижного состава с рельсов машинист обязан немедленно передать по радиосвязи сообщение следующего содержания: «Внимание всем! Я, машинист (фамилия) поезда №..., на... километре..., пикете четного (нечетного) пути перегона нарушен габарит вследствие схода подвижного состава. Будьте бдительны!».

Машинист остановившегося поезда повторяет сообщение, пока не получит от машинистов встречных и вслед идущих поездов, ДСП станций, ограничивающих перегон (ДНЦ - при ДЦ), подтверждение восприятия информации.

В случаях отсутствия подтверждения восприятия информации машинистами встречного и вслед идущего поездов, в том числе следующих по смежному пути двухпутного или многопутного перегонов, машинист поезда, остановившегося на перегоне, обязан сообщить об этом ДСП (ДНЦ - при ДЦ), которые принимают меры по информированию машинистов встречных и вслед идущих поездов о необходимости принятия соответствующих мер.

12. Информация передается в следующей последовательности: на УКВ-диапазоне - машинистам поездов, следующих во встречном или попутном направлении, при обслуживании пассажирского поезда - начальнику поезда, затем на КВ-диапазоне – ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ.

При неисправности поездной радиосвязи ДСП или ДНЦ передает сообщение с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде).

В исключительных случаях, если поезд вынужденно остановился в зоне отсутствия действия поездной радиосвязи или ее неисправности, машинисту разрешается воспользоваться сотовой связью и доложить ТЧД или командно-инструкторскому составу, который обслуживает участок, о координатах нахождения поезда и причинах его остановки, а в случае невозможности дальнейшего следования принять меры по скорейшему выводу поезда с перегона (при этом помощник машиниста направляется в сторону ожидаемого поезда для ограждения остановившегося поезда).

ТЧД, ТДД или командно-инструкторскому составу, получившим по сотовой связи информацию от машиниста необходимо продолжить алгоритм ее передачи ДСП (ДНЦ) до получения подтверждения приема информации.

13. При обнаружении нарушения габарита подвижного состава машинист остановившегося поезда незамедлительно докладывает об этом машинистам встречных поездов, ДНЦ или ДСП, помощник машиниста осуществляет ограждение опасного места. После ограждения опасного места локомотивная бригада докладывает ДНЦ, ДСП о характере повреждения пути, контактной сети или подвижного состава и наличии возможности дальнейшего следования поезда, потребности в восстановительном поезде или другой помощи.

14. Машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДНЦ и ДСП после слов «Внимание всем!» обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение.

Машинисты вслед идущих и встречных поездов обязаны подтвердить полученную информацию по форме: «Я, машинист (фамилия) поезда №..., понял, поезд №... остановился на ... километре ..., пикете, пути перегона.....», сделать в форме ДУ-61 пометку о месте препятствия и принять меры по обеспечению безопасности движения поезда.

15. Машинисты встречных и попутных поездов, а также поездов, следующих по одному из путей на многопутном участке, услышав информацию о вынужденной остановке поезда, при отсутствии сведений о наличии габарита обязаны:

1) снизить скорость движения поезда путем служебного торможения и проследовать вдоль остановившегося поезда со скоростью не более 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие дальнейшему движению;

2) доложить машинисту остановившегося поезда и ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ о наличии габарита и нарушениях, выявленных при проследовании локомотивом до хвостового вагона встречного поезда.

16. В случае нахождения на расстоянии, не обеспечивающем своевременное снижение скорости до 20 км/ч до встречного локомотива или с хвоста остановившегося поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда, при отсутствии сведений о наличии габарита машинисты встречного и попутного поездов на многопутном участке обязаны:

1) применить экстренное торможение;

2) подать звуковой оповестительный сигнал и кратковременным включением и выключением прожектора подтвердить принятие мер по остановке поезда;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 13 из 93

3) выяснить у машиниста остановившегося поезда причину остановки, необходимость оказания помощи. Помощь оказывается по разрешению ДНЦ, в установленном ИДП порядке;

4) при отсутствии нарушения габарита продолжить движение вдоль состава со скоростью не более 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие дальнейшему движению.

17. Во всех случаях, когда машинист поезда, остановившегося на перегоне, имеет сведения о нарушении габарита подвижного состава, или в случае отсутствия сведений о габарите подвижного состава, или в других случаях, когда необходима остановка встречного поезда, машинист обязан включить красные огни буферных фонарей. Если конструкцией локомотива или вагона не предусмотрены буферные фонари красного цвета или они неисправны, для остановки поезда необходимо использовать сигнальные принадлежности, находящиеся на локомотиве, и одновременно подавать сигналы остановки путем переключения прожектора локомотива (до получения ответного сигнала).

18. При неисправности локомотива и во всех случаях, когда движение поезда не может быть возобновлено через 20 минут, машинист обязан затребовать у ДНЦ через ДСП близлежащей станции вспомогательный локомотив. Вывод поезда с перегона осуществляется в порядке, установленном ИДП.

19. В случае остановки поезда по причине неисправности локомотива (МВПС, ССПС) локомотивной бригаде запрещается проводить принудительный отпуск автотормозов в составе поезда до выявления причины возникновения нестандартной ситуации или при неисправности автотормозного оборудования. Отпуск автотормозов необходимо проводить только после зарядки ТМ или закрепления состава от несанкционированного движения.

20. Во всех случаях вынужденной остановки поезда на перегоне движение поезда, ССПС, МВПС можно возобновлять только по согласованию с ДНЦ или ДСП близлежащей станции.

21. При отсутствии ответа на сигнал бодрствования от локомотивной бригады встречного поезда машинист подает свистком большой громкости продолжительный звуковой сигнал в момент проследования головной части встречного поезда, немедленно вызывает по радиосвязи машиниста встречного поезда.

В случае отсутствия ответа от машиниста встречного поезда машинист докладывает об этом по радиосвязи ДНЦ для выяснения причины допущенного

локомотивной бригадой встречного поезда нарушения. По прибытии в депо приписки машинист осуществляет запись в книге замечаний машинистов формы ТУ-137.

5 Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути и возникновении препятствий движению поездов

22. При следовании по участку обслуживания и обнаружении вертикальных или горизонтальных колебаний локомотива, МВПС (бокового, вертикального «толчка») машинист обязан применить служебное торможение до полной остановки подвижного состава, осуществляя с обеих сторон состава визуальный контроль за состоянием состава, пользуясь зеркалами заднего вида, или путем открытия окон кабины управления локомотива.

23. В случае выхода подвижного состава за пределы габарита и появления признаков схода машинист обязан немедленно принять меры по остановке поезда посредством применения экстренного торможения.

После остановки машинист докладывает о внезапной остановке ДСП/ДНЦ, а также передает информацию о месте, в котором обнаружена неисправность верхнего строения пути - «толчок в пути», с указанием километра, пикета, пути, перегона, лично проводит осмотр обозначенного места и докладывает о результатах осмотра ДСП/ДНЦ.

При следовании с пассажирским поездом машинист передает информацию о причине остановки начальнику поезда.

24. Если по результатам осмотра подвижного состава и пути не выявлены нарушения, угрожающие дальнейшему безопасному следованию поезда, то после доклада машинистом поезда ДСП и ДНЦ о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 15 км/ч. После проследования опасного места всем составом разрешается дальнейшее следование с установленной скоростью.

После остановки пассажирского поезда его осмотр проводит помощник машиниста совместно с начальником поезда. Осмотр других поездов помощник машиниста проводит самостоятельно.

25. При проведении машинистом осмотра места возникновения толчка и выявлении, что причина его возникновения связана с неисправностью верхнего строения пути, угрожающей безопасности движения поездов (размыв пути, обвал, выброс, просадка пути, перекося, разжижение и выплески балласта, нарушение балластной призмы и др.), дальнейшее следование подвижного состава разрешается только после осмотра места возникновения толчка работником ПЧ по должности не ниже должности бригадира пути.

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 15 из 93

26. Разрешением на проследование опасного места подвижным составом является запись работника ПЧ (по должности не ниже должности бригадира пути), выполненная на обратной стороне формы ДУ-61, следующего содержания:

«Разрешаю машинисту (указать фамилию) _____ поезда № _____ проследовать по _____ километру, пикету со скоростью _____ км/ч по причине неисправности верхнего строения пути (указать неисправность).
Дата _____ «___» _____ 20__ года, должность _____,
подпись (расшифровка подписи _____).

27. ДНЦ/ДСП станции, ограничивающей перегон, после получения от машиниста сообщения об обнаружении предположительной неисправности верхнего строения пути – «толчка в пути» или об обнаружении препятствия движению поезда обязан:

1) немедленно закрыть перегон, на котором обнаружена неисправность верхнего строения пути или обнаружено препятствие движению поезда, и исключить отправление поездов на перегон;

2) сообщить о неисправности ДНЦО, НЖСЦ, ПЧД, ЭЧЦ, ШЧД, ТЧД и сделать запись о неисправности в форме ДУ-46;

3) в случае, если поезда были ранее отправлены на перегон, сообщить машинистам отправленных поездов о километре, пикете, пути и перегоне, на котором выявлена неисправность или обнаружено препятствие.

28. Первый поезд может быть отправлен на путь перегона, с которого получено сообщение о неисправности верхнего строения пути «толчок в пути» или об обнаружении препятствия, в сопровождении работников ПЧ под руководством работника, должность которого не ниже должности мастера пути, а при его отсутствии - бригадира пути.

Машинисту поезда выдают форму ДУ-61, в котором указывают о необходимости остановки в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружены неисправность «толчок в пути» или препятствие движению, и о дальнейшем следовании по указанию работника ПЧ, сопровождающего поезд согласно требованиям ИДП.

В случае отсутствия на станции поездов ПЧД, ЭЧЦ должны организовать пеший обход пути работниками ПЧ и ЭЧ.

29. Работник ПЧ, сопровождающий поезд, обязан:

1) проверить визуальным, инструментальным методами опасный участок и 500 метров в обе стороны пути;

2) выдать предупреждение об ограничении скорости движения поездов до не более 15 км/ч, а при обнаружении неисправности, не обеспечивающей

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 16 из 93

безопасный пропуск поездов, закрыть перегон для движения поездов;

3) после устранения неисправности в дневное время выдать предупреждение об ограничении скорости движения поездов до не более 40 км/ч до приезда руководителей ПЧ, ЭЧ;

4) после устранения неисправности в темное время суток выдать предупреждение об ограничении скорости движения поездов до не более 25 км/ч до полной проверки и устранения неисправности в светлое время суток.

30. Основаниями для закрытия перегона могут послужить неисправности пути, сооружений и других технических средств, угрожающие безопасному проследованию поезда.

31. Машинисты поездов, идущих вслед за остановившимся поездом, получив информацию о неисправности верхнего строения пути «толчок в пути», обязаны:

1) остановить поезд возле места указанной неисправности;

2) убедиться в возможности дальнейшего следования путем личного осмотра участка пути, при невыявлении нарушений в содержании верхнего строения пути проследовать указанное место с составом со скоростью, обеспечивающей безопасность движения поездов, но не более 15 км/ч;

3) при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, сообщить о ней по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП.

Возобновление движения разрешается только после устранения неисправности работниками ПЧ и выдачи соответствующего уведомления ДСП/ДНЦ.

32. При ведении поезда по участку обслуживания и визуальном выявлении на пути следования неисправностей верхнего строения пути, создающих угрозу безопасности движения поездов, в том числе излома рельса, выброса или размыва пути, обвала, снежного заноса, оползня скальных пород, сели, развалившегося груза или посторонних предметов и т.д., машинист обязан применить экстренное торможение, приняв все возможные меры по остановке поезда до возникшего опасного места, после остановки поезда действовать согласно пунктам 6-9, 11-13 настоящих Правил.

Машинисту запрещается возобновлять движение до проведения осмотра пути и принятия решения представителем ПЧ. Дальнейшее следование поезда необходимо осуществлять в порядке, предусмотренном пунктами 24-26 настоящих Правил.

33. Если это возможно, локомотивная бригада проводит очистку пути от скальных пород или постороннего предмета.

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 17 из 93

В случае обнаружения излома рельса или разрыва стыка машинист обязан доложить ДСП, ДНЦ о километре, пикете, пути, перегоне, на котором выявлена неисправность.

Если поезд остановлен у лопнувшего рельса, по которому согласно заключению бригадира пути возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд со скоростью не более 5 км/ч.

Если зазор, образовавшийся при сквозном поперечном изломе рельсовой плети бесстыкового пути, менее 25 мм, то до вырезки дефектного места допускается соединить концы плети накладками, сжатыми струбцинами (утвержденного типа). В этом случае поезда в течение 3 часов пропускаются по дефектной плети со скоростью не более 25 км/ч. Такой стык должен находиться под непрерывным наблюдением специально выделенного работника ПЧ.

По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается.

34. В случае обнаружения в пути следования на смежном железнодорожном пути препятствия (излом рельса, выброс или размыв пути, обвал, снежный занос, падение скальных пород, развал груза, сход сели и т.д.) машинист обязан:

1) снизить скорость движения поезда вплоть до остановки, если препятствие угрожает безопасному проследованию;

2) сообщить машинистам встречных поездов, ДСП станций, ограничивающих перегон, и ДНЦ о возникновении препятствия, о характере повреждения пути или препятствия и наличии возможности дальнейшего следования поездов по смежному пути, о потребности в восстановительном поезде или другой помощи для восстановления движения поездов;

3) подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких сигнала) и организовать ограждение опасного места согласно требованиям ИСИ;

4) дальнейшие действия согласовать с ДНЦ или ДСП.

35. В случае столкновения с препятствием и последующего схода подвижного состава локомотивная бригада объявляет по радиостанции машинистам встречных и вслед идущих поездов, ДНЦ, ДСП о допущенном столкновении, сходе, при отсутствии габарита действует согласно пунктам 11-13 настоящих Правил.

36. ПЧД, ЭЧЦ, ШЧД, получив от ДНЦ или ДСП сообщение о возникшем препятствии движению поездов, обязаны сообщить о нем руководству ПЧ, ЭЧ, ШЧ, а также дорожному мастеру или бригадиру пути.

37. Руководители ПЧ, ЭЧ, ШЧ, получив от ПЧД, ЭЧЦ, ШЧД сообщение о возникшем препятствии движению поездов, обязаны:

1) немедленно дать указание работникам ПЧ, ЭЧ, ШЧ о проверке неисправности или возникшего препятствия и в случае необходимости - о выезде на перегон для устранения препятствия;

2) выехать на место заявленной неисправности и принять меры по обеспечению безопасности движения поездов;

3) при неподтверждении неисправности «толчок в пути» выдать предупреждение об ограничении скорости движения поездов не более 60 км/ч до получения результатов замера стрел прогиба двадцатиметровой хордой и выявления соответствия отводов возвышения наружного рельса кривизне кривой и результатов анализа показаний на ленте последнего прохода путеизмерительного вагона.

38. Отмену предупреждения об ограничении скорости движения поездов и разрешение на следование поезда с установленной скоростью может провести только ответственный руководитель ПЧ.

39. В случае повторного заявления о неисправности «толчок в пути» в пределах одного и того же километра отмену предупреждения об ограничении скорости движения поездов и разрешение на следование поезда с установленной скоростью ответственный руководитель ПЧ может провести только после принятия решения совместно с ответственным руководителем НЖС.

40. ДНЦО при получении от ДНЦ информации о возникшем препятствии движению поездов обязан немедленно оповестить об этом руководителей НОДПП, НЖС и проконтролировать выезд оперативных работников НЖС, НОДПП на место препятствия.

6 Порядок действий при несанкционированных остановках поездов у светофоров с запрещающим показанием

41. Если после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным или погасшим показанием машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие движению, то согласно требованиям подпункта 3) пункта 21 ИДП ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится.

42. В установленном порядке машинист сообщает ДСП, ДНЦ и машинистам поездов, следующих в попутном направлении, о несанкционированной остановке поезда у светофора с запрещающим

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 19 из 93

показанием, в порядке, установленном в подпункте 3) пункта 21 ИДП, следует мимо светофора, выполняя регламент служебных переговоров, обращая особое внимание на состояние верхнего строения железнодорожного пути. При обнаружении лопнувшего рельса машинист должен действовать в соответствии с требованиями пунктов 32-33 настоящих Правил.

43. При отсутствии информации о свободности впереди лежащего блок-участка машинист после остановки поезда обязан отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий огонь, проследовать светофор в установленном порядке до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

44. В случае если следующий проходной светофор будет с запрещающим показанием, движение поезда после остановки также продолжается в порядке, установленном в подпункте 3) пункта 21 ИДП. При этом машинист выполняет регламент служебных переговоров и обращает особое внимание на состояние верхнего строения железнодорожного пути.

Если при дальнейшем следовании по блок-участку перегона после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим показанием на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист поезда может увеличить скорость движения, но не более 40 км/ч, и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист поезда следует до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч.

При появлении на локомотивном светофоре, блоке БИЛ КЛУБ-У красного огня локомотивная бригада обязана следовать со скоростью не более 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться при смене показаний на локомотивном светофоре на более разрешающее показание. После смены огня на локомотивном светофоре, блоке БИЛ КЛУБ-У локомотивная бригада обязана зафиксировать в форме ДУ-61 место остановки с указанием километра и пикета и доложить о нем ДСП, ДНЦ.

45. ДСП или ДНЦ, получив от машиниста информацию о месте сбоя работы устройств СЦБ:

1) докладывает об этом ПЧД и ШЧД (ПЧД и ШЧД направляют ответственных работников по должности не ниже должности бригадира для осмотра указанного места);

2) сообщает машинисту вслед идущего поезда о возможном наличии

неисправности рельсовой цепи.

46. При выявлении неисправности верхнего строения пути, угрожающей безопасности движения поездов, машинисту поезда необходимо осуществлять дальнейшее движение в порядке, установленном в пунктах 25-26 настоящих Правил.

47. Машинист вслед идущего поезда при получении информации об остановке впереди идущего поезда по причине неисправности верхнего строения пути в установленном порядке осуществляет подъезд к светофору с запрещающим показанием. После остановки и выполнения установленного регламента служебных переговоров машинист сообщает ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ и машинистам, следующим в попутном направлении, об остановке поезда у светофора с запрещающим показанием.

48. Машинист поезда выясняет у ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ причину остановки впереди идущего поезда у светофора с запрещающим показанием.

49. В случаях если установлено, что причина наличия запрещающего огня на светофоре не связана с неисправностью верхнего строения пути, машинисту разрешается проследовать светофор в установленном порядке, сообщив при этом время отправления ДСП или ДНЦ.

50. Машинисту, получившему информацию о месте возможного нарушения целостности рельсовой колеи, запрещается осуществлять дальнейшее следование до устранения возникшей неисправности.

7 Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности ТМ в поезде

51. Причинами падения давления в ТМ поезда являются:
разъединение тормозных рукавов или другое нарушение целостности ТМ в поезде;

обрыв (саморасцеп) автосцепных устройств в поезде;
сход подвижного состава с нарушением целостности ТМ;
открытие крана экстренной остановки (стоп-крана);
срабатывание автостопного торможения;
срабатывание ускорителя экстренного торможения;
нарушение производительности компрессоров.

52. Признаками, по которым определяется падение давления в ТМ поезда, являются:

снижение скорости, не соответствующее профилю пути;
частое включение компрессоров;

быстрое снижение давления в ГР локомотива после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах;

срабатывание датчика контроля состояния ТМ (усл. №418).

53. Контроль за целостностью ТМ поезда осуществляется машинистом по контрольным приборам (манометрам ТМ и ГР), расположенным в кабине управления локомотива или МВПС.

54. При падении давления в ТМ пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского поезда, МВПС машинист должен применить экстренное торможение путем перевода крана машиниста или поездного тормоза в положение экстренного торможения, а ручку вспомогательного тормоза в крайнее тормозное положение до полной остановки подвижного состава.

При применении экстренного торможения в обязательном порядке должна использоваться система подачи песка (при ее наличии) под колесные пары. Подача песка должна быть прекращена при скорости движения подвижного состава 10 км/ч.

55. Если при следовании грузового поезда появились признаки возможного нарушения целостности ТМ (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в ГР после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее профилю пути), необходимо отключить тягу, перевести на 5-7 секунд ручку крана машиниста или поездного тормоза в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в ТМ после торможения, и наблюдать за давлением в ТМ:

1) в случае когда не происходит быстрое и непрерывное снижение давления в ТМ и резкое замедление движения поезда, выполнить служебное торможение с разрядкой ТМ на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза подвижного состава в установленном порядке, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда;

2) в случае когда происходит быстрое и непрерывное снижение давления в ТМ или резкое замедление движения подвижного состава, не соответствующее профилю пути, необходимо выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем ручку крана машиниста, перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в ТМ после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива. После остановки поезда ручку крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение.

56. Если при следовании грузового поезда произошло срабатывание датчика контроля состояния ТМ или самопроизвольное снижение давления в

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 22 из 93

ТМ, машинист обязан выполнить служебное торможение с разрядкой ТМ на величину первой ступени, после чего перевести ручку крана машиниста, в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в ТМ после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива.

После остановки подвижного состава кран вспомогательного тормоза локомотива необходимо перевести в крайнее тормозное положение.

57. В случае невыявления нарушения целостности ТМ и повторного возникновения признаков нарушения целостности ТМ машинист обязан в установленном порядке заявить ДНЦ через ДСП близлежащей станции контрольную проверку тормозов.

58. Машинист должен направить помощника машиниста для осмотра состава поезда, предварительно проинструктировав его о порядке действий.

59. Помощник машиниста перед уходом для осмотра поезда обязан:

1) выписать номер хвостового вагона из натурального листа поезда;
2) взять с собой сигнальные принадлежности, при наличии - переносную радиостанцию для оперативной связи с машинистом, в темное время суток - фонарь;

3) при остановке грузового поезда на неблагоприятном профиле взять тормозные башмаки для закрепления вагонов, принять меры по закреплению состава тормозными башмаками в количестве, необходимом в соответствии с местными нормами и правилами.

60. Помощник машиниста должен:

1) осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне, проверить целостность и плотность ТМ и выполнить сокращенное опробование тормозов;

2) для определения причины падения давления в ТМ провести осмотр ТМ всего состава, обращая особое внимание на наличие постоянного дутья сжатого воздуха из тормозной сети поезда, осмотр колесных пар на предмет схода, а также состояние автосцепного оборудования (на двухпутных перегонах осмотр должен проводиться со стороны смежного пути для определения наличия габарита на нем);

3) дойдя до последнего вагона, сверить его номер с номером, указанным в натуральном листе поезда, проверить наличие на вагоне у буферного бруса с правой стороны обозначения хвоста поезда в виде красного диска со светоотражателем, положение рукава ТМ вагона (должен быть в подвешенном состоянии).

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 23 из 93

В случае несоответствия номера хвостового вагона номеру последнего вагона, указанному в натурном листе поезда, локомотивная бригада немедленно докладывает об этом ДСП или ДНЦ, одновременно с этим принимает меры по установлению местонахождения отцепившихся вагонов и обеспечению безопасности движения встречных поездов;

4) дополнительно убедиться в наличии 3 включенных красных сигнальных огней на хвостовом вагоне пассажирского поезда и уточнить у проводника последнего вагона, что вагон является хвостовым в составе поезда.

Осмотр пассажирского поезда проводится совместно с начальником поезда или поездным электромехаником.

61. При обслуживании локомотива машинистом в одно лицо осмотр пассажирского поезда проводится поездной бригадой, для осмотра грузового поезда могут привлекаться работники локомотивных бригад встречных и попутных поездов, а также ССПС.

62. При выявлении разъединения тормозных рукавов или перекрытия концевых кранов между вагонами локомотивная бригада обязана:

1) провести осмотр тормозных рукавов, при выявлении неисправного тормозного рукава провести его замену на исправный рукав, который находится на локомотиве в технической аптечке, а в случае отсутствия в технической аптечке исправного рукава снять его с хвостового вагона или переднего бруса локомотива;

2) при перекрытии концевых кранов перед их открытием проверить плотность соединения и исправность уплотнительных колец рукавов и затем открыть концевые краны. При выявлении излома подводящей трубки в месте соединения с ВР перекрыть разобщительный кран, а в случае излома подводящей трубки в месте соединения с магистральной воздухопроводной трубой - заглушить металлической или деревянной пробкой. В обоих случаях излома подводящей трубки необходимо отпустить тормоза выпускным клапаном, полностью выпустить воздух из рабочей камеры ВР и осмотреть колесные пары на наличие ползунов.

В случае отключения ВР вагона (кроме ВР двух хвостовых вагонов) поезда локомотивная бригада в соответствии с требованиями нормативных актов по эксплуатации тормозов подвижного состава осуществляет перерасчет показателя фактического нажатия тормозов и записывает показатель на обороте формы ВУ-45;

3) убедиться, что номер хвостового вагона соответствует номеру, указанному в форме ВУ-45;

4) провести проверку целостности ТМ в порядке, установленном Инструкцией по эксплуатации тормозов подвижного состава АО «НК «КТЖ», утвержденной приказом от 21 декабря 2015 года № 1109-ЦЗ.

Если в случае остановки поезда на спуске (подъеме) тормозного усилия локомотива недостаточно для удержания поезда на месте, то после остановки поезда следует привести в действие вспомогательный тормоз локомотива и ручные тормоза в составе поезда, а в хозяйственном поезде подать руководителю работ сигнал о приведении в действие ручных тормозов.

В поездах, в которых нет служебных работников, помощник машиниста должен подложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их дополнительно привести в действие ручные тормоза вагонов в порядке, установленном местными инструкциями;

5) провести сокращенное опробование тормозов.

63. При выявлении нарушения целостности ТМ в составе поезда из-за неисправности тормозного оборудования и невозможности ее устранения локомотивная бригада обязана:

1) сообщить о характере неисправности ДНЦ или ДСП, затребовать у ДНЦ через ДСП близлежащей станции вспомогательный локомотив для вывода хвостовой части поезда с перегона и далее руководствоваться указаниями ДНЦ.

Вывод поезда с перегона проводится путем оказания помощи с хвоста поезда одиночным локомотивом, отцепленным от вслед идущего поезда, или локомотивом с поездом с включением тормозов хвостовой части поезда от вспомогательного локомотива. Управление тормозами в таком случае проводится как управление соединённым поездом, со скоростью следования не более 25 км/ч. При этом машинист ведущего локомотива осуществляет расчет тормозного нажатия вагонов головной части поезда и на обороте формы ВУ-45 делает запись об изменении фактического тормозного нажатия;

2) в случае необходимости перекрытия концевого крана ТМ до неисправного вагона необходимо с учетом профиля пути и возникшей неисправности провести закрепление хвостовой части состава от несанкционированного ухода в соответствии с установленными нормами и правилами.

64. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне локомотивная бригада обязана немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и ДСП станций, ограничивающих перегон, которые немедленно докладывают об этом ДНЦ. При отсутствии радиосвязи сообщение передается любым другим способом.

65. Машинист дает помощнику машиниста команду:

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 25 из 93

1) проверить состояние состава и автосцепных устройств разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой осторожностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

2) поврежденные тормозные рукава заменить запасными, при отсутствии запасных тормозных рукавов снять тормозные рукава с хвостового вагона или переднего бруса локомотива;

3) при саморасцепе автосцепки в пассажирском поезде проверить действие механизма автосцепки и, если она исправна, дать машинисту команду на сцепление вагонов, в случае неисправности заменить механизм автосцепки механизмом, снятым с хвостового вагона или локомотива (пополнение хвостового вагона или локомотива механизмом автосцепки осуществляется в ближайшем ПТО);

4) при саморасцепе автосцепок в грузовом поезде проверить действие механизма автосцепки, положение расцепного рычага и при исправности дать машинисту команду на сцепление вагонов, после установления причины разъединения состава (обрыв автосцепки, тягового хомута или хребтовой балки и т.д.) сообщить о ней машинисту;

5) после сцепления разъединившихся частей убедиться по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала в целостности состава (перед возобновлением движения должны быть отпущены ручные тормоза, проведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов).

66. Запрещается соединять части поезда на перегоне:

1) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

2) если отцепившаяся часть находится на уклоне круче $0,0025 \text{ ‰}$ и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда, до закрепления отцепившейся части необходимым количеством тормозных башмаков.

В исключительных случаях для соединения поезда с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном ИДП. После соединения вагонов помощник машиниста визуально убеждается в сцеплении автосцепок.

Если соединить поезд невозможно вследствие неисправности одной или двух автосцепок в разъединившейся части, машинисту необходимо затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке,

предусмотренном ИДП, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

67. Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.

68. В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них).

Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов тормозными башмаками путем укладки под колеса вагонов (в сторону уклона) тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов.

Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Хвостовая часть такого локомотива должна быть обозначена с правой стороны у буферного бруса днем развернутым желтым флагом, ночью – желтым огнем фонаря.

Не допускается использование для доставки письменного требования на железнодорожную станцию локомотива пассажирского поезда.

В случае обрыва автосцепных устройств вагонов машинист обязан потребовать у ДНЦ через ДСП контрольную проверку тормозов.

69. При выявлении разрыва целостности ТМ по причине схода подвижного состава машинист обязан:

1) немедленно приступить к закреплению вагонов, стоящих на рельсах после сошедших вагонов, в соответствии с установленными требованиями;

2) провести ограждение поезда и места схода в соответствии с требованиями ИСИ;

3) доложить о сходе подвижного состава машинистам встречных и вслед идущих поездов, ДНЦ (ДСП станций, ограничивающих перегон);

4) включить красные огни буферных фонарей;

5) после личного осмотра места схода подвижного состава передать ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, следующую информацию:

имеются ли человеческие жертвы;

наличие габарита по соседнему пути;

на каком километре и пикете произошел сход, характер местности, имеются ли подъезды к железнодорожному пути;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 27 из 93

сколько единиц подвижного состава сошло с рельсов (есть ли сход локомотива);

номера сошедших вагонов, порядковый номер первого сошедшего вагона с головы поезда, разрыв между вагонами (в метрах);

данные о состоянии контактной сети и опор контактной сети;

данные о состоянии и целостности устройств инфраструктуры (пути, устройств СЦБ);

6) в дальнейшем руководствоваться указаниями ДНЦ.

70. При возникновении аварийных ситуаций с вагонами, занятыми опасными грузами (ОГ), машинист локомотива незамедлительно сообщает об этом по поездной радиосвязи или по любому другому возможному в создавшейся ситуации виду связи ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон.

Сообщение должно включать описание характера аварийной ситуации, сведения о наличии пострадавших, информацию, содержащуюся в перевозочных документах (наименование груза, номер аварийной карточки, номер ООН опасного груза, при наличии), количество опасного груза в зоне аварийной ситуации, а на электрифицированных участках – сведения о необходимости снятия напряжения в контактной сети.

71. В условиях аварийной ситуации локомотивная бригада принимает меры, руководствуясь указаниями, содержащимися в аварийной карточке на опасный груз.

При этом машинист локомотива и его помощник имеют право вскрыть пакет с перевозочными документами.

72. Если при осмотре пассажирского поезда выяснится, что падение давления в ТМ произошло из-за срыва стоп-крана по причине обнаружения посторонних шумов, рывков, ударов, срабатывания СКНБ, СКНР, то дальнейший осмотр поезда проводится машинистом совместно с начальником поезда.

По результатам осмотра решение о порядке дальнейшего следования принимается начальником поезда совместно с машинистом. Машинист локомотива должен получить от начальника поезда акт установленной формы о факте и причине срыва стоп-крана. О причине срыва стоп-крана машинист докладывает ДНЦ.

73. В случае срыва стоп-крана в грузовых поездах (в вагонах рефрижераторных секций, пассажирских вагонах и др.) локомотивная бригада должна действовать согласно требованиям пунктов 54-57 настоящих Правил. Решение о порядке дальнейшего следования поезда принимается лицом,

сопровождающим вагон, по результатам осмотра вагона совместно с машинистом и отражается в акте осмотра.

Акт осмотра подлежит передаче машинисту.

74. В случае разъединения соединительных рукавов магистрали вспомогательного тормоза двухсекционного локомотива между секциями локомотива локомотивная бригада должна:

1) применить экстренное торможение поезда и создать максимальное давление в тормозных цилиндрах локомотива вспомогательным тормозом и одновременной подачей песка под колесные пары локомотива;

2) задействовать реостатный (электрический/электродинамический) тормоз;

3) привести в действие ручной тормоз локомотива или стояночный тормоз;

4) одновременно осуществить доклад ДСП/ДНЦ;

5) после остановки устранить неисправность и, согласовав свои действия с ДСП/ДНЦ, продолжить следование поезда.

8 Порядок действий в случаях неудовлетворительной работы автотормозов в поезде

75. В случае выявления неудовлетворительной работы автотормозов в пути следования, когда после первой ступени торможения в пассажирском поезде, МВПС начальный тормозной эффект не был получен в течение 10 секунд, в грузовом порожнем поезде длиной до 400 осей и грузопассажирским поезде - в течение 20 секунд, в остальных грузовых поездах - в течение 30 секунд, машинист обязан применить экстренное торможение и принять все возможные меры по остановке поезда.

76. После остановки поезда машинист обязан:

1) привести в действие кран вспомогательного тормоза локомотива путем перевода его в крайнее тормозное положение и фиксирования специальным устройством от самопроизвольного отпуска, привести в действие автоматический стояночный тормоз;

2) сообщить машинистам, ДСП станций, ограничивающих перегон, и ДНЦ о вынужденной остановке и о принимаемых действиях по определению причин, повлиявших на неудовлетворительную работу тормозного оборудования подвижного состава, и действовать согласно пунктам 6-9 настоящих Правил.

77. В целях выяснения причины неудовлетворительной работы автотормозов машинист направляет помощника машиниста для осмотра

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 29 из 93

подвижного состава и проверки действия автотормозов у каждого вагона.

Если по результатам осмотра причина неудовлетворительной работы автотормозов не выявлена, машинист заявляет ДНЦ через одного из ДСП станций, ограничивающих перегон, о необходимости проведения контрольной проверки тормозов. Машинист и ДНЦ совместно определяют станцию, на которой будет проводиться контрольная проверка тормозов, и порядок следования поезда до этой станции.

Контрольная проверка тормозов проводится представителями ВЧД совместно с представителями ТЧЭ. При проведении контрольной проверки в пассажирском поезде привлекаются представители владельца подвижного состава и ремонтных предприятий, проводивших ремонт вагонов.

78. При следовании поезда до станции проведения контрольной проверки машинист обязан:

- 1) при зеленом огне локомотивного светофора следовать со скоростью не более 40 км/ч;
- 2) светофоры с желтым показанием проследовать со скоростью не более 20 км/ч;
- 3) к светофору с запрещающим показанием следовать со скоростью не более 5 км/ч.

79. Если при проверке действия автотормозов поезда в пути следования не происходит снижение скорости на 10 км/ч, а при проверке действия автотормозов порожних грузовых вагонов - на 4-6 км/ч (на установленную расчетную величину тормозного пути), машинист обязан применить экстренное торможение.

Тормозной путь должен соответствовать расстоянию, ограждаемому знаками «НТ» и «КТ», установленными согласно местным инструкциям.

Дальнейшие действия локомотивной бригады должны соответствовать требованиям пунктов 76-78, 80-82 настоящих Правил.

80. В случае отказа работы тормозов в составе поезда после перевода ручки крана машиниста в положение экстренного торможения и отсутствия при этом тормозного эффекта машинист обязан принять все доступные меры по остановке поезда.

Машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне, по форме: «Внимание всем! Я, машинист (фамилия) поезда №..., следую по перегону, километру, вышли из строя тормоза. Примите меры» (вызов по каналу радиосвязи действует 12-15 секунд, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДСП или ДНЦ, машинистов).

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 30 из 93

81. Для остановки неуправляемого поезда машинист должен выполнить следующие действия:

- 1) перевести кран двойной тяги в положение экстренного торможения;
- 2) привести в действие стоп-кран, кнопки клапанов аварийной экстренной разрядки, краны экстренного торможения (на локомотивах серий, на которых они предусмотрены конструкцией локомотива);
- 3) вызвать принудительное автостопное торможение, для чего:
выключить ЭПК при отсутствии давления в тормозных цилиндрах или импульсной магистрали локомотива, оборудованного КОН;
выключить ЭПК и включить его без нажатия на кнопку РБ;
нажать и удерживать кнопку РБ на локомотиве, оборудованном АЛСН;
выключить автоматические выключатели АЛСН или кнопку «локомотивная сигнализация» при включенном ЭПК;
- 4) обеспечить непрерывную подачу песка под колесные пары локомотива;
- 5) применить электрическое, электродинамическое, реостатное торможение на локомотиве тех серий, на которых это предусмотрено, при этом локомотивный тормоз необходимо отпустить.

Не допускается одновременно применять пневматическое и электрическое торможение на электровозах и тепловозах в случаях, не предусмотренных схемой локомотива.

82. При ведении пассажирского поезда машинисту необходимо передать по радиосвязи начальнику поезда требование о приведении в действие кранов экстренной остановки (стоп-кранов) и ручных тормозов вагонов, при невозможности связаться по радиосвязи - подавать тифоном большой громкости сигнал «три длинных» (требование «Тормозить!» для работников, обслуживающих поезд).

83. После всех предпринятых попыток остановить поезд локомотивная бригада обязана подавать сигнал общей тревоги и по поездной радиосвязи дополнительно сообщить ДСП станций, ограничивающих перегон, или ДНЦ об отказе тормозов в составе поезда и отсутствии возможности его остановки по условиям профиля пути.

84. В случае самопроизвольной остановки неуправляемого поезда по профилю пути (на подъеме) машинист немедленно проводит закрепление состава тормозными башмаками и ручными тормозами в соответствии с требованиями, установленными местными инструкциями, и приступает к выявлению причины отказа тормозов.

85. В случае невыявления причины отказа автотормозов или невозможности устранения выявленной причины самостоятельно локомотивная

бригада обязана доложить ДНЦ о порядке следования поезда. Для достаточного обеспечения неуправляемого поезда тормозным нажатием и безопасного вывода его с перегона он может выводиться с помощью нескольких локомотивов с прицепкой их к поезду или по частям, с обеспечением каждой выводимой с перегона части поезда тормозным нажатием, обеспечивающим безопасность движения.

86. Получив информацию о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, ДНЦ и ДСП обязаны:

1) исходя из поездной обстановки, предпринять меры по минимизации тяжести последствий, исключив отправление на перегон поездов встречного и попутного направлений;

2) в случае если поезда встречного и попутного направлений были ранее отправлены на перегон, сообщить машинистам отправленных поездов номер пути и название перегона, по которому следует неуправляемый поезд, а также его номер. В первую очередь сообщение передается машинистам поездов, следующих по соседним путям перегона, затем машинисту поезда, следующего по пути перегона впереди неуправляемого поезда;

3) при следовании неуправляемого поезда к станции организовать его остановку всеми имеющимися средствами (установить тормозные башмаки, использовать локомотивы, ССПС, сбрасывающие острия и стрелки, колесосбрасывающие башмаки, упоры тормозные стационарные).

87. При направлении неуправляемого поезда на путь перегона, занятый поездом, локомотивные бригады поездов должны быть предупреждены о сложившейся ситуации, принять все возможные меры по остановке поезда, потерявшего управление тормозами.

88. Получив сообщение о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, в зависимости от сложившейся ситуации машинист встречного поезда принимает меры по его остановке или снижению его скорости посредством укладки тормозных башмаков, для этого направляет помощника машиниста вперед для установки тормозных башмаков на рельсы по соседнему пути.

Установка тормозных башмаков проводится на обе рельсовые нити с подсыпкой грунта в зону контакта колеса с носком тормозного башмака для снижения вероятности выбивания тормозного башмака при наезде колеса.

89. При принятии мер по остановке встречного поезда локомотивная бригада должна убедиться, располагает ли достаточным количеством времени на осуществление укладки тормозных башмаков.

9 Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами, или при несанкционированном движении вагонов

90. После получения от ДСП или ДНЦ сообщения о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами, или о несанкционированном движении вагонов машинист обязан:

1) немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученную информацию, уточнить время ухода состава (вагонов) на путь следования;

2) по поездной радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, о месте остановки;

3) в случае достаточного количества времени до появления ушедших вагонов отцепить локомотив от заторможенного состава и отъехать от него на возможно большее расстояние, направить помощника машиниста для укладки тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов для закрепления состава от ухода;

4) в зависимости от ситуации сообщить по радиосвязи ДНЦ или ДСП о принятых мерах;

5) затормозить локомотив вспомогательным тормозом до достижения максимального давления воздуха в тормозных цилиндрах и в зависимости от типа локомотива опустить токоприемники, заглушить дизель, отключить рубильник аккумуляторной батареи, привести в действие ручные тормоза и стояночный тормоз и покинуть локомотив.

91. В зависимости от сложившейся ситуации, после остановки поезда и отцепки локомотива от состава машинист, соблюдая меры личной безопасности, обязан для задержания несанкционированно ушедших вагонов встречного поезда уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии от локомотива и немедленно отойти на безопасное расстояние.

92. Машинист пассажирского поезда при получении информации о несанкционированном движении вагонов навстречу по пути следования поезда обязан остановить поезд экстренным торможением, вызвать по радиосвязи УКВ-диапазона начальника пассажирского поезда и дать команду о приведении в действие ручных тормозов вагонов и немедленной эвакуации пассажиров из поезда.

Начальник пассажирского поезда, получив информацию от машиниста пассажирского поезда, обеспечивает силами поездной бригады эвакуацию

пассажирам и приведение в действие ручных тормозов вагонов.

93. При неисправности или отсутствии поездной радиосвязи машинист пассажирского поезда после остановки поезда передает через проводника первого вагона команду о немедленной эвакуации пассажиров и закреплении ручными тормозами состава поезда, которую проводник первого вагона по цепочке сообщает начальнику пассажирского поезда.

94. После передачи сообщения о несанкционированном движении вагонов навстречу пассажирскому поезду локомотивная бригада обязана отцепить локомотив от состава и отъехать от состава на возможно большее расстояние от движущихся навстречу поезду вагонов, в зоне их видимости остановить локомотив, привести его в нерабочее состояние и, покинув кабину управления, отойти на безопасное расстояние от подвижного состава.

95. Машинист МВПС при получении информации о несанкционированном движении вагонов навстречу МВПС по пути его следования обязан остановить МВПС экстренным торможением, по громкоговорящей связи объявить пассажирам о немедленной эвакуации и отходе их на безопасное расстояние от поезда.

Помощник машиниста при эвакуации пассажиров проводит закрепление подвижного состава тормозными башмаками и оказывает помощь пассажирам.

Машинист обязан вызвать по поездной радиосвязи ДСП впереди расположенной железнодорожной станции, доложить обстановку и, покинув кабину управления, отойти на безопасное расстояние.

10 Порядок действий при перезарядке ТМ в составе пассажирского поезда

96. При несанкционированном завышении давления в ТМ пассажирского поезда устранение перезарядки ТМ проводится после остановки поезда ступенью торможения на автоматических тормозах с разрядкой до 0,3-0,4 кгс/см².

При этом машинист должен:

1) в случае перезарядки ТМ до 6,0 кгс/см² провести служебное торможение с разрядкой ТМ до 4,0 кгс/см² и отпустить тормоза с завышением давления в УР до 5,3-5,4 кгс/см² (эта величина давления на 0,2-0,3 кгс/см² выше давления, сохранившегося в запасном резервуаре вагона, имеющем наименьший выход штока);

2) в случае перезарядки ТМ до 7,0 кгс/см² провести торможение путем снижения давления до 5,0 кгс/см², через 15-20 секунд отпустить тормоза путем повышения давления в ТМ до 6,2 - 6,3 кгс/см², а через 1-1,5 минуты снова

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 34 из 93

выполнить торможение путем снижения давления в УР до $4,0 \text{ кгс/см}^2$ и отпустить тормоза повышением давления ТМ до $5,3-5,4 \text{ кгс/см}^2$;

3) в случае перезарядки ТМ до $8,0 \text{ кгс/см}^2$ провести три торможения, каждый раз снижая давление на $2,0 \text{ кгс/см}^2$ и повышая его при отпуске тормозов на $1,2 \text{ кгс/см}^2$ через 1,0-1,5 минуты.

97. В случае перезарядки ТМ выше давления для включения компрессора необходимо учитывать, что при падении давления в ГР до уровня давления менее перезарядки ТМ сработают тормоза в поезде.

98. После восстановления зарядного давления машинист должен направить помощника машиниста в хвост поезда для проверки отпуска тормозов. Если при проверке у отдельных вагонов не произойдет отпуск тормозов, помощник машиниста должен провести отпуск тормозов путем выпуска воздуха из запасных резервуаров через выпускной клапан.

99. После зарядки тормозов поезда машинист поезда должен провести торможение с разрядкой ТМ на $0,5-0,6 \text{ кгс/см}^2$ и отпуск тормозов. Помощник машиниста при следовании от хвостового вагона к локомотиву обязан проверить отпуск тормозов всех вагонов в поезде.

100. При несанкционированном завышении давления в ТМ МВПС машинист должен:

1) плавно остановить поезд электропневматическим тормозом с применением минимальной величины давления в тормозных цилиндрах;

2) перекрыть разобщительный кран от крана машиниста усл. № 395 к ТМ;

3) разрядить УР до нормального зарядного давления;

4) применяя электропневматические тормоза, провести несколько торможений с последующим отпуском тормозов до снижения давления в ТМ до давления на $0,1-0,2 \text{ кгс/см}^2$ меньше, чем в УР;

5) открыть разобщительный кран от крана машиниста усл. № 395 к ТМ и выполнить ступень торможения автоматическими тормозами с разрядкой на $1,0 \text{ кгс/см}^2$;

6) после ликвидации перезарядки ТМ, в случаях отсутствия на МВПС сигнализатора отпуска тормозов поезда направить вдоль состава поезда помощника машиниста, который, соблюдая технику безопасности, должен убедиться в отпуске тормозов каждого вагона по отсутствию выхода штоков тормозных цилиндров и отходу тормозных колодок от колес;

7) после того как помощник машиниста убедится в отпуске тормозов всего состава и доложит об этом по приходу в хвостовую кабину управления, провести сокращенное опробование тормозов;

8) при оборудовании МВПС сигнализатором срабатывания и отпуска тормозов хвостового вагона провести без участия помощника машиниста сокращённое опробование тормозов и убедиться в их срабатывании по сигнальной лампе сигнализатора срабатывания и отпуска тормозов МВПС.

11 Порядок действий при перезарядке ТМ в составе грузового поезда

101. При управлении тормозами грузового поезда с установкой ручки переключателя ВР локомотива на равнинный режим и завышении давления в ТМ машинист обязан проверить четкость постановки ручки крана машиниста, поездного тормоза в положение «Поездное». При условии правильной регулировки стабилизатора крана машиниста темпом $0,2 \text{ кгс/см}^2$ за 80-120 секунд и удовлетворительной плотности уравнительного поршня снижение давления до зарядного произойдет автоматически. Для поездов повышенной длины снижение давления в УР темпом $0,2 \text{ кгс/см}^2$ должно происходить за 100-120 секунд.

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

1) остановить поезд путем применения первой степени торможения с величиной разрядки ТМ на $0,6-0,7 \text{ кгс/см}^2$;

2) после остановки снизить давление в ТМ до $3,5 \text{ кгс/см}^2$ и по истечении 1 минуты при работе компрессора и максимальном давлении в питательной магистрали провести отпуск тормозов с завышением давления по манометру УР на $0,3-0,5 \text{ кгс/см}^2$ выше зарядного давления в составе длиной до 400 осей и $0,5-0,7 \text{ кгс/см}^2$ - в составе длиной свыше 400 осей в зависимости от плотности ТМ.

103. Помощник машиниста обязан:

1) провести осмотр поезда, при этом убедиться в отпуске тормозов каждого вагона;

2) если выявлены вагоны, на которых тормоза, не отпустились, отпуск провести вручную - разрядкой рабочей камеры ВР;

3) по прибытии к хвостовому вагону в составе поезда провести продувку ТМ посредством открытия концевого крана соединительного рукава на 8-10 секунд;

4) по окончании продувки ТМ выполнить совместно с машинистом в двух хвостовых вагонах сокращённое опробование тормозов разрядкой ТМ по манометру УР на $0,6 - 0,7 \text{ кгс/см}^2$;

5) записать номер хвостового вагона и убедиться в наличии сигнала ограждения хвостового вагона в виде диска у правого нижнего буфера;

6) возвращаясь на локомотив, проверить отпуск тормозов каждого вагона.

104. При перезарядке ТМ грузового поезда с ВР, установленными на горный режим, отпуск тормозов после остановки грузового поезда проводится вручную - путем разрядки рабочей камеры ВР каждого вагона.

105. При выявлении в пути следования завышения давления в ТМ, когда ручка крана машиниста находится во II положении, машинист должен перевести ее в IV положение и по манометру наблюдать за изменением давления сжатого воздуха:

1) если повышение давления сжатого воздуха прекратилось, то по условиям ведения поезда и своему усмотрению продолжить движение до первой близлежащей железнодорожной станции, перемещая ручку крана машиниста, поездного тормоза из II положения в IV положение и обратно, выполняя условие, при котором в ТМ поддерживается постоянное давление в пределах от 5,0 - 5,2 кгс/см²;

2) если при нахождении ручки крана машиниста, поездного тормоза во II положении повышение давления сжатого воздуха в УР и ТМ не прекратилось и исключается возможность дальнейшего следования до первой близлежащей железнодорожной станции, увеличить темп ликвидации сверхзарядного давления посредством затяжки пружины стабилизатора по часовой стрелке;

3) в случае отсутствия снижения давления сжатого воздуха провести плавное ослабление пробки клапана в верхней части стабилизатора посредством увеличения темпа ликвидации сверхзарядного давления.

Все факты завышения зарядного давления в ТМ, выявленные причины завышения и проведенные действия по их устранению машинист локомотива указывает в форме ТУ-152 и в рапорте.

12 Порядок действий при опробовании, обслуживании тормозов пассажирского поезда и управлении ими

106. При проведении проверки опробования электропневматических тормозов на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов, смены локомотивов и локомотивных бригад работники, на которых возложена обязанность по проведению проверки технологического процесса опробования электропневматических тормозов, обязаны проверить исправность селенового выпрямителя электровоздухораспределителя.

Для определения неисправности выпрямителя машинист по команде «Отпустить тормоза» работников, проводящих опробование тормозов, обязан

выключить источник питания электропневматического тормоза при нахождении ручки крана машиниста поездного тормоза в IV положении (перекрыше с питанием), обеспечивающем поддержание заданного давления после торможения.

107. Через 15 секунд после отпуска тормозов машинист включает источник питания электропневматического тормоза, а работники, участвующие в опробовании тормозов, обязаны проверить их отпуск на каждом вагоне в составе пассажирского поезда.

В случае пробоя вентиля выпрямителя и нахождении ручки крана машиниста поездного тормоза в IV положении, обеспечивающем поддержание заданного давления после торможения, электромагнитный вентиль, обеспечивающий торможение, будет находиться под постоянным питанием, что приведет к заполнению воздухом тормозных цилиндров вагона до уровня давления, соответствующего давлению в запасном резервуаре ($4,9 \text{ кгс/см}^2$).

Использование в эксплуатации электровоздухораспределителя с пробоем вентиля выпрямителя может привести к заклиниванию колесных пар в пути следования и, как следствие, к образованию ползунов.

108. При проведении проверки целостности ТМ пассажирского поезда посредством открытия концевого крана на хвостовом вагоне работники, на которых возложена обязанность по проведению опробования тормозов на железнодорожной станции, должны убедиться в свободности прохождения сжатого воздуха и срабатывании не менее двух ускорителей экстренного торможения ВР, расположенных на вагонах в хвосте и голове поезда. Для обработки этого технологического процесса работнику, находящемуся в головной части пассажирского поезда, необходимо находиться между первым и вторым вагонами и контролировать срабатывание ускорителей экстренного торможения.

109. За свободность прохождения сжатого воздуха в ТМ, исправность и работоспособность ускорителей экстренного торможения в пассажирских вагонах несут ответственность работники, на которых возложена обязанность по проведению опробования тормозов.

110. Снижение давления по показателям манометра ТМ в кабине локомотива должно быть не менее $0,8 \text{ кгс/см}^2$. Ответственность за срабатывание ускорителей экстренного торможения в локомотиве пассажирского поезда возлагается на машиниста локомотива пассажирского поезда.

111. Несрабатывание ускорителей экстренного торможения при проведении проверки целостности ТМ в первой части состава пассажирского

поезда и на локомотиве говорит о том, что препятствием для свободного прохождения сжатого воздуха является образовавшаяся в ТМ пробка или зауженное сечение трубопровода тормозной сети, а также неисправность ускорителя экстренного торможения ВР усл. № 292, которые не позволяют достичь требуемого темпа снижения давления для срабатывания ускорителей. В этом случае машинисту пассажирского поезда категорически запрещается отправляться с железнодорожной станции на перегон, так как это может привести к несанкционированному срабатыванию ускорителей экстренного торможения при следовании по участку обслуживания.

112. При выявлении на поверхности катания хотя бы одной колесной пары в составе поезда выщербин, ползунов или (наваров) работники, на которых возложены обязанности по проведению опробования тормозов, делают в форме ВУ-45 отметку о характере неисправности с указанием результатов выполненных замеров и допустимой скорости дальнейшего следования.

Машинист, получив форму ВУ-45, обязан вести поезд по участку до ближайшей станции, имеющей ПТО, в котором будет проведена замена колесной пары или выдано заключение работника ВЧД о возможности следования вагона без каких-либо ограничений, исключительно на автоматических тормозах, без применения электропневматических тормозов.

13 Порядок действий по предупреждению образования ползунов на колесных парах пассажирских поездов после применения экстренного торможения

113. Причиной образования ползунов на колесной паре может являться преждевременное приведение пассажирского поезда в движение после экстренного торможения - до окончания полного отпуска автотормозов вследствие неполного восстановления зарядного давления в ТМ, запасных резервуарах пассажирских вагонов и, как следствие этого, неотход колодок от колесных пар и движение колесных пар юзом.

114. Для предупреждения юза колесных пар пассажирских вагонов после применения экстренного торможения локомотивной бригаде необходимо осуществить следующие действия:

1) отпуск тормозов при максимальном давлении в ГР и зарядку автотормозов пассажирского поезда поездным положением крана машиниста до полной зарядки ТМ поезда.

В поездах, состоящих из семи вагонов и менее, после экстренного торможения машинисту поезда необходимо временно установить

комбинированный кран в положение двойной тяги, кран машиниста поездного тормоза поставить в поездное положение и после зарядки УР до давления $4,9 \text{ кгс/см}^2$ установить комбинированный кран в поездное положение и зарядить тормозную сеть поезда. Перед отправлением поезда необходимо выполнить постановку крана машиниста поездного тормоза в положение, обеспечивающее повышение давления в ТМ выше зарядного на 1-2 секунды, далее переместить его в поездное положение;

2) служебное торможение путем снижения давления в УР и ТМ на $0,5-0,6 \text{ кгс/см}^2$ с последующим отпуском тормозов I положением крана машиниста поездного тормоза до давления $5,2 \text{ кгс/см}^2$.

115. При приведении поезда в движение после стоянки время с момента перевода ручки крана машиниста поездного тормоза в положение отпуска тормозов до приведения поезда в движение должно быть:

- 1) при длине поезда до 20 вагонов включительно;
после ступени торможения – не менее 15 секунд;
после полного служебного торможения – не менее 30 секунд;
после экстренного – не менее 90 секунд (1,5 минуты);

2) при длине поезда более 20 вагонов:

- после ступени торможения – не менее 40 секунд;
после полного служебного торможения – не менее 60 секунд

(1 минуты);

после экстренного – не менее 180 секунд (3 минут).

116. После приведения поезда в движение машинист должен оценить свободу хода поезда:

1) по радиосвязи потребовать от начальника (механика-бригадира) поезда проведения проводниками каждого вагона проверки отпуска автотормозов по показаниям приборов и на слух;

2) получить по радиосвязи от начальника (механика-бригадира) поезда подтверждение отпуска и отсутствия постороннего стука у колесных пар вагонов при проследовании состава на расстояние не менее 50 метров и скорости не более 5 км/ч;

3) при подозрении на неотпуск автотормозов или получении от начальника (механика-бригадира) поезда информации о постороннем стуке у колесных пар вагонов остановить поезд и направить помощника машиниста для осмотра состава совместно с начальником поезда.

При выявлении ползунов (наваров) на колесных парах вагонов решение о дальнейшем следовании пассажирского поезда принимает начальник поезда.

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

117. Машинист поезда, руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда, следующего 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:

1) при получении информации о том, что КТСМ обнаружил в поезде или ПЕ неисправность уровня «Тревога-1», принять меры по плавному снижению скорости, чтобы проследовать входные стрелки станции со скоростью не более 20 км/ч, следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на путь приема станции и остановиться на станции;

2) при получении информации об обнаружении КТСМ в поезде или ПЕ неисправности уровня «Тревога-2» незамедлительно принять меры по остановке поезда служебным торможением, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДСП станций, ограничивающих перегон, или ДНЦ по форме: «Внимание! Внимание! Слушайте все! Я, машинист (фамилия)... поезда № ..., остановился на перегоне ..., километре ..., пикете ... по причине показания «Тревога-2». Проявляйте особую бдительность»;

3) осмотреть ПЕ, в которой КТСМ зафиксировал признаки неисправности, и доложить ДСП (ДНЦ) о возможности следования с поездом на станцию или затребовать к поезду работников ВЧД (при наличии их на станции) или получение от работников ВЧД сообщения о возможности дальнейшего следования в поезде неисправной ПЕ.

117. В случае остановки пассажирского поезда машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним осмотреть ПЕ, в которой КТСМ зафиксировал признаки неисправности.

В зависимости от состояния узлов ПЕ начальник поезда принимает решение о возможности следования ПЕ с поездом или необходимости затребовать у ДСП работников ВЧД к поезду, сообщает об этом машинисту поезда. Машинист передает сообщение ДСП (ДНЦ).

118. В случае получения информации об обнаружении КТСМ в составе МВПС неисправности уровня «Тревога-1», «Тревога-2» машинист принимает меры по плавному снижению скорости (если не требуется экстренная остановка поезда) и остановке состава для осмотра ПЕ, в которой КТСМ зафиксировал признаки неисправности.

По окончании осмотра машинист поезда обязан доложить ДСП (ДНЦ) инвентарные номера осмотренных вагонов, о наличии нагрева букс, признаков

неисправности у вагонов и порядке дальнейшего следования поезда.

Все действия по осмотру ПЕ и принятию решения о дальнейшем следовании МВПС осуществляет лично машинист.

119. Работники ВЧД (при их отсутствии - локомотивная бригада) после остановки поезда на станции или перегоне при обнаружении по показаниям КТСМ нагретых букс обязаны провести осмотр показанной ПЕ не позднее 20 минут после остановки поезда. Осмотр узлов и ходовых частей локомотива, МВПС, ССПС осуществляется машинистом.

Если в результате осмотра будет установлено, что в ПЕ, показанной КТСМ, отсутствуют неисправные узлы (при «Тревоге-1» или «Тревоге-2»), должны быть осмотрены по два смежных с ПЕ вагона с каждой стороны. При наличии информации о сбоях КТСМ в пересчете ПЕ в поезде проводится осмотр всех ПЕ с указанной КТСМ стороны поезда.

120. Осмотр вагонов на станции осуществляют работники ВЧД (при их отсутствии - локомотивная бригада). При необходимости ДСП (ДНЦ) организывает отцепку неисправных вагонов.

121. Если после остановки поезда на перегоне по показаниям КТСМ и осмотра подвижного состава локомотивной бригадой была установлена невозможность следования поезда на станцию, решение о выводе неисправных вагонов с перегона на ближайшую станцию должно приниматься работниками ВЧД, прибывшими к месту остановки поезда.

Работники ВЧД должны обеспечить вывод поезда с перегона с исключением возможности вращения неисправной колесной пары без смотровой крышки буксы и движения поездов по соседнему пути. При этом скорость выводимого поезда должна быть не более 5-7 км/ч.

При выявлении нагретых буксовых узлов вагонов запрещается отправление поездов без принятия решения специалистом-вагонником. Отправление таких поездов без заключения специалиста-вагонника необходимо проводить только после отцепки неисправных вагонов.

122. После окончания осмотра или ремонта ПЕ, показанной КТСМ, работники ВЧД (локомотивная бригада) извещают ДСП (ДНЦ) или лицо, снимающее показание КТСМ, о готовности поезда к отправлению.

123. Осмотр узлов и ходовых частей специального подвижного состава, следующего с бригадой сопровождения, осуществляется локомотивной бригадой и бригадой сопровождения подвижного состава.

124. Если при осмотре ПЕ, в которой КТСМ зафиксировал признаки неисправности, будет установлено, что ее ремонт не требуется и поезд может быть отправлен со станции для дальнейшего следования, то сведения об

осмотре, а также о порядковом номере ПЕ, виде неисправности передаются оператором поста станции, с которой отправлен поезд, на последующую станцию для усиления бдительности работников ВЧД, а при остановке поезда - для осмотра такой ПЕ.

Аналогичные сведения передаются и в случае, когда буксовые узлы или шкивы привода генератора ПЕ с предаварийным уровнем нагрева не осматривались на станции из-за отсутствия остановки поезда на станции по графику движения.

125. В случае когда при осмотре поезда на станции, перед которой установлены КТСМ, будут обнаружены неисправные узлы подвижного состава, не зарегистрированные этими КТСМ и требующие отцепки вагона, по результатам обследования такого вагона осмотрщиком-ремонтником (осмотрщиком) вагонов и машинистом поезда составляется акт, в котором отмечаются сведения о техническом состоянии контролируемого узла вагона, номер поезда, номер вагона, время контроля и др.

126. В случае обнаружения заторможенности колесных пар локомотивная бригада обязана выявить ее причину (в пассажирских поездах совместно с начальником поезда или лицом, его замещающим) и по возможности устранить неисправность (в пассажирских поездах оказать начальнику поезда или лицу, его замещающему, помощь в устранении заторможенности колесных пар), при отсутствии дефектов, браковочных параметров на поверхности катания колесных пар следовать далее с установленной скоростью до станции, на которой имеется ТЧЭ (ТД) или ПТО.

127. При обнаружении локомотивной бригадой у зарегистрированного КТСМ вагона явных внешних признаков разрушения буксового узла машинист должен через ДСП (ДНЦ) вызвать работника ВЧД для определения возможности дальнейшего следования.

При подтверждении нагрева букс с показаниями, превышающими браковочный уровень нагрева для определенного типа узла, решение об отправлении поезда со станции принимает работник ВЧД. Отправление такого поезда без заключения работника ВЧД проводится только после отцепки неисправного вагона от поезда.

128. Для организации отцепки неисправного вагона на станциях с ДЦ ДНЦ вызывает ДСП станции, который обязан организовать маневровые передвижения по отцепке неисправного вагона. При отцепке неисправного вагона скорость движения поезда должна быть не более 5 км/ч, рядом с неисправной колесной парой должен следовать работник станции. Он должен быть готов подать машинисту локомотива сигнал остановки в случае угрозы

схода вагона или разрушения механической части вагона.

В случае когда поезд был остановлен по информации о волочении деталей ПЕ, а машинист при осмотре зарегистрированной ПЕ не выявил такую неисправность, а также при наличии информации о сбоях КТСМ при счете вагонов машинист обязан осмотреть весь поезд с двух сторон.

129. Во всех случаях остановки поезда по показаниям КТСМ «Тревога-1», «Тревога-2» машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) полученную информацию:

- 1) наличие в поезде неисправных вагонов и их количество;
- 2) вид неисправности (нагрев буксы, заторможенность колесных пар, нарушение нижнего габарита/волочение);
- 3) порядковый номер зарегистрированной ПЕ;
- 4) сторона по ходу движения и порядковый номер оси зарегистрированной ПЕ;
- 5) уровень (температура) нагрева;
- 6) наличие сбоев средств контроля при счете вагонов.

130. При осуществлении контроля за состоянием буксового узла машинист обязан проверить визуально, инфракрасным прибором для измерения температуры типа «Кельвин» (при наличии) и на ощупь степень нагрева буксовых узлов, ободьев колес и провести осмотр поверхности катания колес с целью выявления ползунов, наваров, наличия цветов побежалости из-за заторможенности колесных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), обратив внимание на:

наличие «свежего» выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;

состояние крышки буксового узла (наличие окалины, цветов побежалости, вспучивания краски, деформации и пробойн крышки);

наличие болтов крепления смотровой и крепительной крышек, их возможное выворачивание или ослабление;

свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы, наличие запаха разогретой смазки;

смещение (сдвиг) корпуса буксы;

перекос буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележек;

в зимнее время - таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс).

131. Если по результатам осмотра ПЕ установлено, что неисправности букс и заторможенные колесные пары отсутствуют, машинист поезда следует далее с установленной скоростью до станции, на которой имеется работник

ВЧД, и совместно с ним составляют акт.

Если в результате осмотра поезда на перегоне установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции (отсутствуют явные внешние признаки разрушения буксового узла) или неисправность не выявлена, локомотивная бригада может продолжить движение до первой станции, о чем докладывает ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и вызывает на эту станцию работников ВЧД для осмотра ПЕ и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. При движении локомотивная бригада обязана контролировать состояние поезда в кривых участках пути из кабины локомотива.

132. При остановке поезда на станции по показанию КТСМ «Тревога – 0» или по графику движения локомотивная бригада (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть вагоны с предаварийным уровнем нагрева буксового узла или заторможенностью колесных пар.

133. В целях исключения необоснованных остановок поезда по показаниям КТСМ машинист должен выбрать место остановки и режим дальнейшего движения поезда с таким расчетом, чтобы проследовать напольные устройства КТСМ с постоянной скоростью - не менее 10 км/ч.

15 Порядок действий при срабатывании УКСПС

134. ДСП, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее и убедившись в нахождении поезда на участке приближения к станции, обязан:

1) исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного и попутного направлений движения (на двухпутных и многопутных участках железной дороги);

2) вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, и передать ему сообщение по форме: «Внимание! Машинист поезда №..! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! ДСП станции ... (название станции, фамилия).»;

3) 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;

4) получив информацию о результатах осмотра поезда, при проходе которого сработало УКСПС, совместно с ДНЦ установить порядок дальнейшего движения поезда и организации движения поездов, принять решение о передаче этой информации руководителям станции и о проведении

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 45 из 93

аварийно-восстановительных работ.

135. Если при подходе к железнодорожной станции (искусственному сооружению), перед которыми установлено УКСПС, произошли переключения разрешающего показания входного (проходного) светофора на запрещающее показание, предупредительного светофора - на более запрещающее показание, включение заградительного светофора или при получении по поездной радиосвязи информации о срабатывании УКСПС от речевого информатора, ДСП (ДНЦ) машинист поезда обязан:

- 1) остановить поезд служебным торможением и включить красные огни фонарей у буферного бруса локомотива;
- 2) сообщить по радиосвязи об остановке поезда в порядке, установленном в главе 5 настоящих Правил;
- 3) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, в случае отсутствия ответа по радиосвязи от машиниста приближающегося поезда подавать сигнал общей тревоги (звуковой, светом прожектора);
- 4) направить помощника машиниста для осмотра поезда;
- 5) о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне сообщить ДСП или ДНЦ.

136. Машинист поезда, при проходе которого сработало УКСПС, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар. О результатах осмотра и принятых мерах по устранению причин срабатывания или ложного срабатывания УКСПС машинист докладывает ДНЦ (ДСП).

137. Помощник машиниста обязан:

- 1) провести осмотр поезда с обеих сторон до хвоста поезда;
- 2) обратить внимание на волочение деталей, выход деталей за габарит подвижного состава или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- 3) осмотреть состояние датчиков УКСПС при условии их нахождения под составом или не далее 300 метров от хвостового вагона, обратив внимание на количество, номера датчиков, следы разрушения или взаимодействия с элементами ходовых частей поезда (при возможности провести фото-, видеофиксацию состояния датчиков).

138. Локомотивная бригада остановившегося поезда обязана:

- 1) при обнаружении волочения деталей подвижного состава - выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и сообщить эту информацию ДНЦ или ДСП станций, ограничивающих перегон;

2) при обнаружении схода подвижного состава - немедленно провести его ограждение.

139. Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути, должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие дальнейшему движению. При отсутствии препятствия движению после проследования стоящего на соседнем пути поезда машинист сообщает о проследовании ДНЦ (ДСП) и ведет поезд далее по показаниям светофоров.

140. Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с ДНЦ принимает поезд в установленном порядке.

141. Поезд, при проходе которого сработало УКСПС, по прибытии на станцию осматривается работником ВЧД, а при его отсутствии - машинистом локомотива. По результатам осмотра определяется порядок дальнейшего следования. Если неисправность не обнаружена, то поезд следует до ближайшего ПТО с установленной скоростью.

142. Если машинист поезда при неисправности или сходе подвижного состава не может по радиосвязи вызвать ДСП или ДНЦ, то он должен сообщить об этом машинистам поездов попутного и встречного направлений движения, которые должны передать соответствующую информацию ДСП или ДНЦ.

143. В случае срабатывания УКСПС при проходе поезда, движущегося по неправильному пути по сигналам автоматической локомотивной сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне, или при срабатывании УКСПС под поездом, движущимся на однопутном перегоне, ДНЦ или ДСП станции отправления поезда по поездной радиосвязи должен дать машинисту поезда команду следующего содержания: «Внимание! Машинист поезда, следующего по... пути в неправильном направлении на перегоне ..., немедленно остановитесь! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДНЦ (ДСП станции).».

Команда передается до получения ответа машиниста поезда.

144. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне по причине срабатывания УКСПС машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним провести осмотр вагонов и локомотива после выполнения требований главы 5 настоящих Правил.

По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда совместно с машинистом локомотива принимает решение о порядке дальнейшего следования.

Машинист обязан доложить по радиосвязи ДСП (ДНЦ) о результатах

проверки. О причинах и времени остановки начальником поезда составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, на которой поезд будет иметь остановку по графику.

До ПТО пассажирских вагонов поезд следует с установленной скоростью. После прибытия поезда осмотр вагонов и локомотива проводят работники ВЧД и ТЧЭ.

145. В случае остановки МВПС из-за срабатывания УКСПС осмотр МВПС проводит машинист. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования и необходимости повторного осмотра поезда. О принятом решении машинист докладывает ДСП или ДНЦ.

16 Порядок действий при повреждении планки нижнего габарита подвижного состава

146. При получении информации о повреждении планки нижнего габарита подвижного состава машинист обязан:

- 1) остановить поезд применением служебного торможения;
- 2) сообщить по радиосвязи об остановке поезда в порядке, установленном пунктами 6-9 настоящих Правил;
- 3) включить красные огни фонарей у буферного бруса локомотива;
- 4) направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон до хвоста поезда, обращая внимание на волочение деталей подвижного состава, выход деталей за габарит подвижного состава или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- 5) о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне сообщить ДСП или ДНЦ.

147. Если локомотивная бригада остановленного поезда обнаружит сход или волочение деталей подвижного состава, то она обязана:

- 1) выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать информацию о нем ДНЦ или ДСП станций, ограничивающих перегон;
- 2) в случае схода подвижного состава немедленно провести его ограждение;
- 3) меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения согласовывать с ДСП или ДНЦ.

148. Если неисправность в поезде не обнаружена, поезд следует до ближайшего ПТО с установленной скоростью.

149. Если машинист поезда при неисправности или сходе подвижного состава не может по радиосвязи вызвать ДСП или ДНЦ, то он обязан сообщить об этом машинистам поездов попутного или встречного направления движения, дежурному по переезду или воспользоваться сотовой связью для передачи соответствующей информации.

150. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за повреждения планки нижнего габарита подвижного состава машинист после выполнения требований главы 5 настоящих Правил обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним провести осмотр вагонов и локомотива.

151. По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда совместно с машинистом локомотива принимает решение о порядке дальнейшего следования поезда. О принятом решении машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ).

О причинах и времени остановки поезда начальник поезда составляет акт, который передает машинисту на очередной станции, на которой поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до ПТО пассажирских вагонов, в котором осмотр вагонов и локомотива проводят работники ВЧД и ТЧЭ.

152. В случае остановки МВПС из-за повреждения планки габарита подвижного состава машинист проводит осмотр поезда. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования, о чем докладывает ДСП или ДНЦ. Поезд следует с установленной скоростью до конечной станции, на которой будет проведен повторный осмотр состава.

153. При обнаружении волочения опустившихся, оборванных деталей вагона (триангелей, дверей, люков, бортов, лестниц), искрении или боковом раскачивании, наклоне вагона в поезде машинист локомотива должен немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда. После остановки помощник машиниста обязан осмотреть поезд и принять меры по устранению неисправности. В случае невозможности устранения неисправности своими силами машинист локомотива должен привлечь на помощь других лиц или заказать помощь (вспомогательный локомотив или восстановительный поезд) в установленном порядке.

17 Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне из-за неисправности локомотива

154. При отказе на локомотиве оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа машинисту категорически

запрещается проследовать станцию и отправляться на перегон.

155. При следовании по перегону и невозможности довести поезд до станции, в зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки машинист обязан:

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

2) привести в действие автоматические тормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, зафиксировать вспомогательный тормоз локомотива в крайнем тормозном положении, при необходимости провести закрепление состава ручными тормозами и тормозными башмаками;

3) немедленно объявить по радиосвязи о причинах и месте остановки в соответствии с требованиями настоящих Правил.

Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причинах остановки начальнику или электромеханику пассажирского поезда, а машинист ССПС – руководителю работ хозяйственного поезда.

После сообщения начинается 20-минутный отсчет времени для определения возникшей неисправности и возможности ее устранения.

В исключительных случаях, при отсутствии поездной радиосвязи с ДСП или ДНЦ машинист остановившегося поезда принимает меры по передаче сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива) через машинистов поездов встречного (попутного) направления или используя сотовую связь.

156. Запрещается ДНЦ и ДСП в течение 20 минут после получения от машиниста поезда доклада о вынужденной остановке из-за неисправности тягового подвижного состава отвлекать локомотивную бригаду вызовами по радиосвязи.

157. При отказах оборудования локомотива (МВПС, ССПС), для восстановления их работоспособности локомотивная бригада должна, соблюдая меры безопасности, использовать штатные аварийные схемы, предусмотренные заводом – изготовителем локомотива (МВПС, ССПС).

158. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 20 минут после остановки поезда машинист обязан:

1) лично убедиться в фактическом месте нахождения поезда по ближайшему километровому и пикетному столбикам;

2) через ДСП (ДНЦ) затребовать вспомогательный локомотив, при этом указать, на каком километре, пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 50 из 93

3) если невозможно удержать поезд на месте на автоматических тормозах:

подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителями работ - в хозяйственном поезде;

дать указание помощнику машиниста о закреплении грузового поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов;

после закрепления поезда сделать в форме ТУ-152 запись о закреплении тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов.

Укладка тормозных башмаков проводится под груженные вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс, должен касаться обода колеса вагона). Закрепление проводится из расчета один тормозной башмак под один вагон. При необходимости приводятся в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии с нормами, определенными местными инструкциями;

4) доложить по радиосвязи ДСП станций, ограничивающих перегон, и ДНЦ о закреплении поезда, указав количество тормозных башмаков, которыми закреплен подвижной состав;

5) при обслуживании локомотива пассажирского поезда машинистом в одно лицо - передать по радиосвязи указание о закреплении и ограждении поезда начальнику поезда (электромеханику поезда).

159. В случае устранения неисправности локомотива (МВПС, ССПС) машинисту локомотива (МВПС, ССПС), остановившемуся на перегоне и затребовавшему вспомогательный локомотив, категорически запрещается приводить локомотив (МВПС, ССПС) в движение. Об устранении неисправности машинист обязан доложить по радиосвязи ближайшему ДСП станций, ограничивающий перегон, и ДНЦ и согласовать с ними дальнейшие действия.

160. При получении от ДНЦ разрешения на отправление с перегона самостоятельно машинист обязан:

1) провести сокращенное опробование тормозов (при необходимости);

2) дать помощнику машиниста команду изъять из-под колес вагонов тормозные башмаки (машинист локомотива пассажирского поезда дает команду об изъятии тормозных башмаков и отпуске ручных тормозов начальнику поезда);

3) после возвращения помощника машиниста в кабину локомотива (МВПС, ССПС) провести отпуск ручных тормозов локомотива (МВПС, ССПС) и, убедившись в изъятии всех тормозных башмаков, отправиться с перегона.

161. Помощник машиниста обязан:

- 1) зафиксировать на обратной стороне формы ДУ-61 время передачи машинистом по радиосвязи информации о причинах, месте и времени вынужденной остановки поезда, а также фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ и время подтверждения принятия ими информации;
- 2) привести в действие ручные тормоза локомотива;
- 3) провести набор воздуха в запасный резервуар токоприемника (если это предусмотрено конструкцией локомотива);
- 4) убедиться в том, что поезд заторможен, а ручка крана вспомогательного или локомотивного тормоза находится в крайнем тормозном положении, и зафиксировать ручку крана на защелку специальным устройством;
- 5) при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза визуально убедиться в том, что токоприемники опустились;
- 6) при необходимости вести по радиосвязи переговоры с машинистами вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ с указанием своей фамилии и должности;
- 7) контролировать и докладывать машинисту о времени, оставшемся от 20-минутного времени от момента остановки поезда, для определения возникшей неисправности и возможности ее устранения;
- 8) для определения схемы укладки тормозных башмаков установить по натурному листу поезда нахождение в составе груженых вагонов и их порядковые номера с головы поезда;
- 9) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и невозможно удержать поезд на месте на автоматических тормозах, осуществить закрепление подвижного состава.

162. Приказ о закрытии перегона для движения поездов ДНЦ передает ДСП станций, ограничивающих перегон, машинисту поезда, затребовавшему помощь, и машинисту вспомогательного локомотива.

163. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи обеспечивает ограждение поезда в соответствии с требованиями ИСИ.

164. После определения порядка оказания помощи ДНЦ, ДСП и машинист вспомогательного локомотива обязаны сверить по радиосвязи с машинистом остановившегося поезда, затребовавшим помощь, данные о месте

остановки локомотива (МВПС, ССПС), информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

165. Форма ДУ-64 выдается ДСП после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона), а при организации движения при помощи ДЦ - регистрируемого приказа ДНЦ.

166. Машинист вспомогательного локомотива при оказании помощи остановившемуся поезду (на перегоне) обязан:

1) при движении по неправильному пути к остановившемуся на перегоне поезду с головы состава следовать со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 километров до места, указанного в форме ДУ-64, – со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному пути к остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава следовать по сигналам автоблокировки, а после остановки у проходного светофора с красным огнем – со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному пути, оборудованному полуавтоблокировкой, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава следовать со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 километров до места, указанного в форме ДУ-64, – со скоростью не более 20 км/ч;

4) при электрожелезной системе и телефонных средствах связи следовать аналогично следованию при полуавтоматической блокировке.

167. При оказании помощи остановившемуся поезду (МВПС, ССПС) с головы поезда машинист вспомогательного локомотива после остановки не менее чем за 2 километра до места, указанного в форме ДУ-64, обязан:

1) связаться по радиосвязи с машинистом остановившегося на перегоне поезда (МВПС, ССПС) для уточнения фактического места его нахождения и согласования действий;

2) по сигналу, подаваемому помощником машиниста, ограждающим поезд, остановиться и после снятия петард убедиться в посадке помощника машиниста на локомотив, продолжить следование со скоростью не более 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться;

3) остановить локомотив за 10-15 метров от остановившегося поезда, согласовать свои действия с машинистом поезда, провести сцепление автосцепок с автосцепкой остановившегося поезда; зарядить тормоза и провести их сокращенное опробование в пассажирском поезде, технологическое опробование - в грузовом поезде, убедиться в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава отпущены;

4) доложить ДНЦ (через ДСП) о готовности к отправлению.

168. При вынужденной остановке МВПС на перегоне и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущий МВПС для вывода остановившегося МВПС на железнодорожную станцию в установленном порядке.

18 Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети и возникновении ее неисправностей, а также при повреждении токоприемников

169. При отключении напряжения в контактной сети машинист обязан:

- 1) немедленно перевести контроллер в нулевое положение и визуально проверить состояние токоприемников и элементов контактной сети;
- 2) при отсутствии повреждения токоприемников и контактной сети движение поезда на выбеге продолжать при отключенных силовых, вспомогательных цепях и контакторе отопления поезда;
- 3) контролировать запас воздуха в ГР локомотива, показание киловольтметра контактной сети;
- 4) при успешной подаче напряжения в контактную сеть возобновить движение поезда в тяговом режиме.

При нулевом показании киловольтметра машинист проверяет наличие напряжения в контактной сети в соответствии с конструктивными особенностями локомотива и МВПС, по киловольтметру, находящемуся в задней кабине локомотива, МВПС.

170. При отсутствии напряжения в контактной сети в интервале времени от 1 до 2 минут машинист должен осуществить опускание токоприемников.

171. В интервале времени от 2 до 4 минут включительно после опускания всех токоприемников на ЭПС машинист проверяет исправность устройств электроснабжения и проводит остановку поезда служебным торможением, затем докладывает о состоянии контактной сети ДСП (ДНЦ).

172. В интервале времени от 4 до 10 минут после первого снятия напряжения с контактной сети машинист приступает по согласованию с ДНЦ на перегонах и ДСП - на станциях к поочередному подъему токоприемников на ЭПС.

173. На МВПС первым поднимается токоприемник, расположенный первым по ходу движения поезда. При этом локомотивная бригада внимательно наблюдает за состоянием токоприемников, другого крышевого электрооборудования для выявления неисправности. При отсутствии видимых

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 54 из 93

неисправностей на ЭПС включаются силовые и вспомогательные цепи, контактор отопления поезда.

При наличии напряжения в контактной сети возобновляется движение поезда в тяговом режиме.

174. В случае остановки поезда на перегоне из-за повреждения контактной сети или других устройств электроснабжения машинист поезда обязан:

1) немедленно сообщить по радиосвязи об остановке поезда в порядке, установленном пунктами 6-9 настоящих Правил;

2) в случаях обнаружения повреждения токоприемников, крышевого оборудования локомотива, МВПС или контактной сети применить экстренное торможение и одновременно принять меры по опусканию токоприемников на ЭПС;

3) если контактный провод находится на крыше подвижного состава, принять все возможные меры по исключению попадания людей в опасную зону (машинист пассажирского поезда сообщает начальнику поезда, машинист МВПС - по громкой связи о запрете выхода пассажиров из вагонов).

Запрещается подниматься и выполнять какие-либо работы на крыше локомотива до снятия напряжения и заземления контактной сети прибывшими работниками ЭЧ.

175. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

1) отключить на локомотиве, МВПС силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирского поезда, опустить токоприемники;

2) провести осмотр локомотива, МВПС (без подъема на крышу), контактной сети и состава поезда;

3) по радиосвязи вызвать ДСП ближайшей станции или ДНЦ и доложить о характере неисправности контактной сети, локомотива, МВПС (обрыв струны, фиксатора контактной сети, пережог или обрыв контактного провода, излом токоприемника, завышенный зигзаг контактного провода, наклон или падение опоры контактной сети) и наличии габарита по соседнему пути с указанием возможной причины повреждения;

4) если в ходе осмотра установлено, что движение может быть возобновлено, продолжить движение, сообщив ДСП (ДНЦ) о принятых мерах;

5) при повреждениях контактной сети, позволяющих движение локомотива, МВПС с опущенными токоприемниками, сообщить ДСП (ДНЦ) километр, пикет и номера опор начала и конца поврежденного участка контактной сети;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 55 из 93

6) если по условиям профиля невозможно проследовать место повреждения контактной сети с опущенными токоприемниками или когда поврежденные конструкции выходят за габарит подвижного состава, осуществить остановку поезда, сообщить по радиосвязи ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ и машинистам вслед идущих поездов о причине остановки, осуществить закрепление подвижного состава согласно установленным нормам, заполнить воздухом ГР и запасной резервуар и по возможности обеспечить заданное давление воздуха в питательной магистрали и ТМ;

7) в случае повреждения контактной сети, токоприемников, крышевого электрооборудования, при которых движение локомотива или МВПС невозможно, при отсутствии габарита верхнего строения пути или габарита подвижного состава немедленно вызвать работников контактной сети;

8) составить акт осмотра локомотива и контактной сети с указанием повреждений, причин их возникновения (если они установлены).

Если акт не был составлен во время остановки, он составляется по прибытии поезда в пункт смены локомотивных бригад или локомотивов.

176. Работники ЭЧ приступают к восстановительным работам на контактной сети только после получения от ЭЧЦ приказа на производство работ.

ЭЧЦ через ДСП (ДНЦ) уведомляет машиниста о снятии напряжения в контактной сети на месте повреждения.

177. Работники ЭЧ допускаются на крышу локомотива или МВПС только после заземления контактной сети переносными заземляющими штангами и предъявления машинисту удостоверения на право производства работ на контактной сети. Первым на крышу подвижного состава поднимаются работники ЭЧ.

178. Работы по осмотру и увязке токоприемника проводятся под руководством работника ЭЧ, в соответствии с инструкцией по безопасности для электромонтеров контактной сети.

Машинист совместно с работником ЭЧ увязывает токоприемник после снятия напряжения и заземления контактной сети с двух сторон от места производства работниками ЭЧ работ на ЭПС. При этом неисправный токоприемник должен быть отключен от силовой цепи высоковольтным разъединителем.

Увязке подлежит и токоприемник с отсутствующим по каким-либо причинам полозом.

179. Ответственным за качество увязки токоприемников и техническое состояние другого крышевого оборудования является машинист.

По окончании осмотра и увязки токоприемников, снятия заземления с контактной сети машинист должен получить от работников ЭЧ уведомление о подаче напряжения в контактную сеть.

180. Представители ТЧЭ и ЛРД совместно с работниками контактной сети, в установленном порядке проводят расследование причин повреждения в пункте смены локомотивов или локомотивных бригад и оформляют совместный акт о результатах расследования.

19 Порядок действий при возникновении пожара в поезде и на локомотиве

181. При обнаружении пожара на локомотиве или в составе поезда во время следования по перегону машинист должен остановить поезд по возможности на горизонтальном и благоприятном профиле пути для подъезда пожарных автомобилей (у шоссейных дорог, переездов).

182. Категорически запрещается останавливать поезд с горящими вагонами (независимо от рода груза) на железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, стораемых строений или других мест, 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 потушить пожар имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов 1-3 классов, сообщив о пожаре и роде горящего груза ДНЦ или ДСП станции, на которую следует поезд, для принятия ими мер, по согласованию с ДНЦ может продолжить следование до ближайшей станции.

Остановка поезда на электрифицированных линиях железной дороги должна проводиться с таким расчетом, чтобы горящие вагоны или локомотив не располагались под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

183. 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 и роде горящего груза ДНЦ или ДСП ближайшей станции для вызова пожарных подразделений, а также начальнику пассажирского поезда.

184. До получения приказа ЭЧЦ о снятии напряжения в контактной сети и ее заземлении 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.

185. До снятия напряжения в контактной сети тушение горящих объектов разрешается проводить 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 в 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.

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

1) на железнодорожной станции - ДС, его заместителем, а в их отсутствие - ДСП;

2) на перегоне – локомотивной бригадой совместно с поездной бригадой пассажирского поезда;

3) во всех остальных случаях - локомотивной бригадой.

187. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

1) принять меры по его закреплению на месте и уточнить, в котором вагоне обнаружен пожар;

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

188. Локомотивной бригаде необходимо при пожаре:

1) в вагонах 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 (в радиусе не менее 200 м не должно быть пожароопасных объектов);

2) в цистернах с легковоспламеняющимися (ЛВЖ) и горючими (ГЖ) жидкостями - отвести горящие цистерны от поезда на расстояние, не менее 200 м (в радиусе не менее 200 м не должно быть пожароопасных объектов);

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 58 из 93

3) в вагонах 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 распоряжении средствами пожаротушения;

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

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

В вагонах пассажирского поезда тушение пожара осуществляется поездной бригадой, локомотивная бригада в тушении пожара не участвует. Во всех случаях расцепления вагонов их закрепление проводится согласно установленным нормам.

189. При возникновении пожара в локомотиве локомотивная бригада обязана:

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

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

3) принять меры по закреплению поезда на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

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

5) на тепловозах, оборудованных установкой пожаротушения, при значительном пожаре или когда огнетушителями потушить пожар не удастся, привести в действие установку и приступить к тушению пожара с ее помощью;

6) включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 59 из 93

7) при возгорании тяговых двигателей или подведенных к ним кабелей тушение пожара начинать с кузова локомотива;

8) если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить локомотив и отвести его от состава поезда, а также трансформаторных подстанций, деревянных строений и других пожароопасных объектов на расстояние не менее 50 м 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.

190. При тушении возгорания локомотивная бригада должна соблюдать следующие меры безопасности:

1) в случае возгорания электрооборудования применять только хладоновые огнетушители, углекислотные, оснащенные диффузором из полимерных материалов, а также воздушно-эмульсионные огнетушители с тонкораспыляемой струей;

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

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

191. Человека в горячей одежде нельзя укутывать с головой, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

192. После ликвидации пожара в случае повреждения электроаппаратов и проводов подача напряжения на локомотив (запуск двигателя дизеля), запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

193. При срабатывании пожарной сигнализации или обнаружении возгорания на локомотивах, оборудованных автоматической системой пожаротушения, необходимо действовать согласно инструкции по эксплуатации локомотива соответствующей серии.

194. При возникновении пожара в МВПС локомотивная бригада обязана:

1) в электропоездах – перевести в нулевое положение рукоятку контроллера, отключить выключатель управления (на поездах постоянного тока) или главный выключатель (на поездах переменного тока), опустить все токоприемники, остановить поезд и принять меры по его удержанию на месте;

2) в дизель-поездах (автомотрисах, рельсовых автобусах) – перевести в нулевое положение рукоятку контроллера и остановить двигатель, выключить все приборы управления на пульте управления, остановить дизель-поезд (автомотрису, рельсовый автобус) и принять меры по его (их) удержанию на месте;

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

4) убедиться в том, что все токоприемники опущены и что контактный провод, который может быть пережжен, не касается вагонов;

5) при необходимости оповестить пассажиров о случившемся по внутрисалонной связи, организовать эвакуацию пассажиров из горящего вагона и вагонов, которым угрожает опасность;

6) запереть кабину, из которой проводилось управление, и приступить к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и песок;

7) если подвижной состав оборудован установкой пожаротушения, привести ее в действие;

8) если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, принять меры по расцепке состава и отводу горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны или находящиеся вблизи здания и сооружения, не менее чем на 50 метров, закрепить его тормозными башмаками и совместно с прибывшими пожарными подразделениями ликвидировать пожар.

20 Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава

195. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар локомотива, МВПС и последующей остановке локомотивная бригада обязана:

1) сообщить по радиосвязи ДСП (ДНЦ) о причине остановки;

2) осмотреть колесную пару и определить, есть ли ослабление бандажа на ободе колесного центра, и, если бандаж не ослаблен, проверить состояние стопорного кольца;

3) при ослаблении бандажа или стопорного кольца на более чем 3 местах по его окружности, суммарной длине ослабленного места более 30% общей длины окружности кольца для локомотивов и более 20% - для МВПС, а также ближе 100 мм от замка кольца заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда, а после прибытия вспомогательного локомотива выключить тяговый

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 61 из 93

электродвигатель, тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч;

4) при провороте бандажа колесной пары без признаков ослабления бандажа и стопорного кольца отключить тяговый электродвигатель, исключить действие тормозов путем нанесения на колесном центре и параллельно на бандаже колесной пары кернения, установив контроль за техническим состоянием неисправной колесной пары, довести поезд до станции назначения;

5) при обнаружении повторного проворота бандажа на промежуточной станции в пути следования:

отцепить локомотив от грузового поезда и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч, с выключенным тяговым электродвигателем и тормозным цилиндром неисправной колесной пары;

при следовании с пассажирским поездом затребовать вспомогательный локомотив, после прибытия вспомогательного локомотива отцепить вагон от поезда и выключить тяговый электродвигатель и тормозной цилиндр неисправной колесной пары, затем следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч до ближайшей станции;

б) об обнаружении проворота бандажа сделать запись в форме ТУ-152;

7) дальнейшие действия согласовать с ДНЦ.

196. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар:

1) пассажирского или грузового вагона (кроме моторного вагона МВПС или тендера с буксами с роликовыми подшипниками) - ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм, - разрешается довести вагон без отцепки от поезда до ближайшего ПТО, имеющего средства для замены колесных пар:

со скоростью не более 100 км/ч – в составе пассажирского поезда (при этом управление тормозами при дальнейшем следовании осуществлять на автоматических тормозах);

со скоростью не более 70 км/ч – в составе грузового поезда;

2) при глубине ползуна свыше 2 до 6 мм - у вагонов, кроме моторного вагона МВПС, и от 1 до 2 мм - у локомотива и моторного вагона МВПС допускается следование поезда со скоростью не более 15 км/ч, на автоматических тормозах до ближайшей железнодорожной станции, на которой колесная пара должна быть заменена;

3) при глубине ползуна от 6 до 12 мм и длине от 2 до 4 мм – допускается следование поезда со скоростью не более 10 км/ч (на ближайшей железнодорожной станции колесная пара должна быть заменена);

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 62 из 93

4) при глубине ползуна свыше 12 мм - у вагона (тендера), свыше 4 мм - у локомотива и моторного вагона МВПС разрешается следование со скоростью не более 10 км/ч, на автоматических тормозах (при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары, с применением тормозных башмаков или ручного тормоза).

Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа двигателей) поврежденной колесной пары должны быть отключены.

197. Глубина ползуна измеряется абсолютным шаблоном. При отсутствии шаблона допускается на остановках в пути следования глубину ползуна определять по его длине с использованием данных, указанных в таблице.

Таблица

| Глубина ползуна, мм | Колеса диаметром: | | | |
|---------------------|--------------------|---------|--------|--------|
| | 1250 мм | 1050 мм | 950 мм | 710 мм |
| | длина ползуна (мм) | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 0,7 | 60 | 55 | 50 | 45 |
| 1,0 | 71 | 65 | 60 | 55 |
| 2,0 | 100 | 92 | 85 | 75 |
| 4,0 | 141 | 129 | 120 | 105 |
| 6,0 | 173 | 158 | 150 | 130 |
| 12,0 | 244 | 223 | 210 | 180 |

198. При выявлении на промежуточных станциях во время осмотра пассажирских вагонов, скорость движения в пути которых до 140 км/ч, выщербин на поверхности катания колес длиной:

от 25 мм, но не более 40 мм - разрешается дальнейшее следование вагона с установленной скоростью до ближайшего пункта, имеющего средства для смены колесных пар;

более 40 мм, но не свыше 80 мм - разрешается довести такой вагон без отцепки от поезда, со скоростью не более 100 км/ч до ближайшего пункта, имеющего средства для смены колесных пар;

более 80 мм - разрешается следование поезда со скоростью не более 15 км/ч до ближайшей станции, на которой колесная пара должна быть заменена или вагон отцеплен.

199. Выщербины на колесных парах пассажирских вагонов при скоростях движения более 140 км/ч не допускаются.

При наличии ползунов (выщербин) глубиной от 0,5 мм до 1,0 мм на поверхности катания колесных пар пассажирских вагонов производства компании «Patentes Talgo S.L.» скорость движения поезда не должна превышать 120 км/ч.

21 Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи

200. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП ближайшей станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника /механика-бригадира пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) и следовать по приказу ДНЦ, переданному ДСП станций, ограничивающих перегон, до ближайшей железнодорожной станции, на которой должна быть проведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива или замена локомотива, или должен быть затребован вспомогательный локомотив (при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом).

201. При выходе из строя радиосвязи КВ- и УКВ-диапазона на МВПС машинист должен довести поезд до конечной станции при условии нахождения помощника машиниста в задней кабине локомотива, а также исправной межкабинной связи. Следование поезда осуществляется по приказу ДНЦ.

22 Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности и скоростемера

202. В случае возникновения неисправности основных устройств безопасности автоматической локомотивной сигнализации, КЛУБ-У и невозможности восстановления их действия машинист обязан:

1) незамедлительно затребовать регистрируемый приказ ДНЦ на следование поезда с неисправными устройствами безопасности;

2) при наличии сообщения ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать со скоростью не более 100 км/ч - для пассажирских поездов и МВПС и не более 70 км/ч - для грузовых поездов;

3) при отсутствии информации ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать при зеленом огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/ч - для пассажирских поездов и МВПС и не более 50 км/ч - для грузовых поездов;

4) светофор с желтым огнем (двумя желтыми огнями) проследовать со скоростью не более 40 км/ч;

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 64 из 93

5) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда с неисправной радиосвязью довести поезд до пункта смены локомотивных бригад, на котором устройства радиосвязи должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или проведена замена локомотива;

6) при управлении МВПС довести поезд до ближайшей станции с ТЧЭ или ТД или до станции, имеющей ПТО;

7) при обслуживании локомотива пассажирского поезда в одно лицо довести поезд до ближайшей станции и запросить вспомогательный локомотив.

203. При следовании по участку машинист обязан периодически проверять работоспособность приборов безопасности и, если их работоспособность восстановится, продолжить движение с включенными устройствами, сообщив об этом ДНЦ для получения регистрируемого приказа об отмене предыдущего приказа о следовании.

204. При выходе из строя привода скоростемера или скоростемера локомотивная бригада:

1) следует до первой промежуточной станции, на которой восстанавливает работоспособность скоростемера или заменяет неисправный прибор прибором с ведомой секции (при наличии и взаимозаменяемости приборов);

2) при невозможности восстановления работоспособности прибора следует до ближайшей станции с ТЧЭ или ТД или до станции, имеющей ПТО, на которой работоспособность прибора должна быть восстановлена или осуществлена смена локомотива или МВПС.

205. При следовании с неисправным приводом скоростемера машинист обязан:

1) вести поезд с точным соблюдением перегонного времени хода, не допуская проследования станций за меньшее время, чем время, установленное для проследования перегона;

2) выполнять протягивание скоростемерной ленты на 5-7 мм лентопротяжным механизмом скоростемера при проследовании предвходных, входных светофоров станций, переездов, знаков предупреждений, сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места», при смене показаний локомотивного светофора.

206. По прибытии на конечный пункт следования машинист обязан:

1) доложить ТЧД или ТДД о случае ведения поезда с неисправными устройствами безопасности или скоростемером;

2) сделать запись о ведении поезда с неисправными устройствами безопасности или скоростемером на оборотной стороне скоростемерной ленты

или на сопроводительных документах (при наличии электронных носителей информации у КЛУБ-У), а также в форме ТУ-152.

207. Ленты скоростемера с неисправным приводом или сам скоростемер осматриваются лично руководителями ТЧЭ.

23 Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом и ухудшения состояния здоровья помощника машиниста

208. Помощник машиниста в случае потери машинистом способности управлять локомотивом обязан:

1) остановить поезд экстренным торможением или перевести ручку комбинированного крана в крайнее правое положение;

2) после остановки поезда перевести управляющий орган крана вспомогательного тормоза в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством от самопроизвольного отпуска;

3) сообщить о случившемся по радиосвязи ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, в пассажирском поезде - начальнику поезда (в МВПС объявить по оповестительной установке о вызове медработников из числа пассажиров для оказания помощи);

4) оказать первую медицинскую помощь машинисту;

5) согласовать с ДНЦ порядок дальнейших действий;

6) при остановке поезда на уклоне свыше 0,012‰ закрепить состав дополнительно тормозными башмаками согласно местной инструкции по управлению автотормозами;

7) при наличии права на управление локомотивом (МВПС) и заключения машиниста-инструктора о допуске к управлению локомотивом (МВПС) выполнить требования подпунктов 1), 2), 3), 4) настоящего пункта, после готовности поезда к отправлению, по согласованию с ДНЦ довести поезд до ближайшей станции, на которой пострадавшему будет оказана медицинская помощь, с особой бдительностью и со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

209. Машинист первого встречного поезда (или попутного направления), получивший информацию об остановке поезда из-за потери машинистом способности управлять локомотивом, должен:

1) остановиться для оказания медицинской помощи и доставки пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение;

2) проконтролировать правильность закрепления состава остановившегося поезда (при необходимости оказать помощь в закреплении

состава).

210. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья помощника машиниста машинист должен остановить поезд и оказать пострадавшему медицинскую помощь, доложить о случившемся ДСП или ДНЦ, довести поезд до ближайшей станции, на которой состав локомотивной бригады должен быть восстановлен или заменён.

24 Порядок действий в случае наезда на человека, механизмы, посторонний предмет или столкновении с автотранспортным средством

211. Если на железнодорожном пути, который входит в маршрут движения поезда, находятся человек, механизмы, посторонний предмет (выходящий за пределы габарита подвижного состава) или автотранспортное средство, локомотивная бригада обязана:

1) подавать оповестительный сигнал до того момента, пока человек или автотранспортное средство не покинет опасную зону;

2) применить экстренное торможение в случае возникновения угрозы наезда или столкновения (человек не реагирует на подаваемые звуковые сигналы, автотранспортное средство не покидает опасную зону, работники ПЧ не убирают оборудование или механизмы);

3) в случае невозможности предотвратить наезд на автотранспортное средство до столкновения покинуть кабину управления.

212. После столкновения с автотранспортным средством, наезда на оборудование или механизмы, посторонний предмет машинист обязан:

1) о причинах остановки, наличии или отсутствии габарита сообщить по радиосвязи ДНЦ, ДСП и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде - начальнику поезда;

2) после осмотра места происшествия дополнительно сообщить о наличии пострадавших, необходимости вызова реанимационной бригады скорой медицинской помощи, наличии габарита соседнего пути;

3) осмотреть локомотив с вагонами поезда и по возможности устранить неисправности, а при невозможности устранения сообщить об этом ДНЦ (ДСП);

4) при невозможности дальнейшего следования затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд (если в этом есть необходимость);

5) согласовать с ДНЦ (ДСП) порядок дальнейших действий в случае, если имеются пострадавшие, жертвы или нарушен габарит.

213. При наезде на человека машинист обязан:

1) сообщить о причинах остановки по радиосвязи ДНЦ, ДСП, машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде – начальнику поезда;

2) направить на место происшествия помощника машиниста;

3) после получения от помощника машиниста информации о результатах осмотра места происшествия дальнейшие действия согласовать с ДНЦ (в случае остановки поезда на перегоне) или с ДСП (в случае остановки поезда в пределах станции), ожидать бригаду скорой медицинской помощи, а в случае невозможности прибытия медицинских работников к месту транспортного происшествия – обеспечить при наличии технической возможности (вагон пассажирского поезда, МВПС, ССПС и т.п.) доставку пострадавшего под наблюдением не занятых производственными обязанностями работников или пассажиров (по согласованию), обученных правилам оказания первой помощи, до ближайшего места, на котором может быть осуществлена его передача бригаде скорой медицинской помощи;

4) при передаче пострадавшего бригаде скорой медицинской помощи зафиксировать информацию о номере наряда бригады скорой медицинской помощи.

214. При наезде на человека:

1) помощник машиниста обязан:

найти пострадавшего и оценить его состояние;

определить необходимость оказания первой помощи пострадавшему и оказать первую помощь;

доложить машинисту поезда о состоянии пострадавшего;

наблюдать за пострадавшим до прибытия бригады скорой медицинской помощи или получения дальнейших указаний от машиниста;

2) машинист, работающий в одно лицо, действует по указаниям ДСП (ДНЦ).

215. В случае отсутствия у пострадавшего признаков жизни или наличия у него травм, не совместимых с жизнью, информация о пострадавшем передается по поездной радиосвязи ДСП ближайшей по маршруту движения железнодорожной станции (ДНЦ) с целью вызова на место транспортного происшествия медицинских работников (для констатации смерти пострадавшего) и других оперативных служб и органов.

216. В случае когда на месте доставки пострадавшего отсутствуют работники скорой помощи, полиции или других специализированных служб, дальнейшие действия локомотивной бригады до момента передачи пострадавшего соответствующим работникам согласовываются с ДСП (ДНЦ).

25 Порядок действий при нарушении графика движения поездов

217. При приёме на станцию пассажирских поездов, опаздывающих более чем на 5 минут, с остановкой, не предусмотренной графиком движения, а также в случае задержки поезда у входного, маршрутного или выходного сигнала с запрещающим показанием, при заходе поезда на блок-участок приближения машинист по радиосвязи получает от ДСП информацию о порядке приёма и отправления поезда по станции и подтверждает получение информации путем ее краткого изложения.

218. Машинисты поездов при подходе к станции и отсутствии информации ДСП о порядке следования по станции в условиях нарушения графика движения поездов вызывают ДНЦ по радиосвязи для уточнения дальнейшего порядка следования. По приезду в ТЧЭ или ТД машинист делает соответствующую запись в форме ТУ-137.

219. После получения информации о пропуске пассажирских поездов по участку, не предусмотренном расписанием движения поездов, машинист пассажирского поезда информирует по радиосвязи начальника (механика-бригадира) поезда о порядке следования. Если поезд не оборудован радиосвязью, то на станции, с которой поезд начинает следование по новому маршруту, помощник машиниста передаёт информацию проводнику первого вагона.

26 Порядок действий при хищении грузов или нахождения посторонних людей в вагонах

220. При получении по радиосвязи от работников НЖС, НОДГП информации о хищении грузов или самостоятельном обнаружении во время движения поезда открытия дверей, люков, бортов вагонов или нахождения в вагоне посторонних лиц в целях хищения груза машинист:

- 1) останавливает поезд путем применения служебного торможения;
- 2) незамедлительно докладывает ДСП/ДНЦ и машинистам вслед идущих и попутных поездов о вынужденной остановке поезда и ее причине с указанием точного местоположения остановившегося поезда (перегона, километра, пикета);
- 3) направляет работников военизированной охраны, сопровождающих поезд, и помощника машиниста для осмотра вагонов и установления возможности дальнейшего безопасного следования состава и необходимости вызова сотрудников полиции.

221. После доклада машиниста о результатах осмотра, при необходимости ДСП вызывает на перегон сотрудников линейной полиции и

использует для их доставки любой поезд.

222. Дальнейшее следование поезда по маршруту движения осуществляется по согласованию с ДСП (ДНЦ).

27 Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде

223. При получении устного сообщения о минировании поезда или совершении террористического акта в поезде локомотивная бригада должна:

1) запомнить внешние признаки заявителя, а также сведения о месте взрыва или заложения взрывного устройства, времени его срабатывания, полученную информацию немедленно передать ДНЦ, ДСП ближайшей станции;

2) при следовании с грузовым поездом, по согласованию с ДНЦ и ДСП ближайшей станции принять меры по снижению скорости до 40 км/ч и следовать до станции, указанной ДНЦ;

3) при следовании с пассажирским поездом сообщить о получении устного сообщения о минировании поезда начальнику поезда, а при невозможности вызова начальника поезда по радиосвязи - остановить поезд и передать полученную информацию проводнику первого вагона;

4) далее следовать до станции, указанной ДНЦ, со скоростью не более 25 км/ч. По прибытии на станцию остановить поезд в месте, указанном ДСП, и руководствоваться его указаниями;

5) при необходимости принять участие в эвакуации пассажиров.

28 Порядок действий при возникновении у пассажира в составе пассажирского или пригородного поезда состояния или заболевания, угрожающего его жизни и здоровью

224. При получении информации о наличии в составе пассажирского или пригородного поезда пассажира, состояние или заболевание которого угрожает его жизни и здоровью, локомотивная бригада уточняет:

1) состояние пострадавшего пассажира (в сознании/без сознания);

2) причину ухудшения здоровья (признаки);

3) потребность в вызове реанимационной бригады скорой медицинской помощи;

4) информирует по поездной радиосвязи ДСП или ДНЦ о сложившейся нестандартной ситуации и потребности в вызове бригады скорой медицинской помощи.

225. Машинист МВПС (по внутрисалонной связи), проводники пассажирских поездов привлекают пассажиров поезда с медицинским образованием, знаниями и практическими навыками для оказания пострадавшему пассажиру первой помощи.

226. Дальнейший порядок следования поезда, его остановка и стоянка в зоне доступности оказания медицинской помощи осуществляются по согласованию с работниками бригады скорой медицинской помощи, в соответствии с командами ДСП (ДНЦ).

29 Порядок действий работников железнодорожного транспорта при наступлении сложных метеорологических условий

227. ДНЦО при получении сообщения об усилении ветра, метели, буране обязан:

1) немедленно оповестить об усилении ветра, метели, буране руководителей НОДГП, НЖС и дать ДНЦ указание об издании для всех ДС приказа о проведении дополнительного закрепления тормозными башмаками подвижного состава и отдельно стоящих вагонов согласно требованиям ИДП;

2) уведомить о полученном сообщении НЖСД, ПЧД, ЭЧЦ, ШЧД, ТЧД;

3) по заявке ЭЧЦ, при усилении ветра до 20 м/с и более ввести в соответствии с ИДП на электрифицированных участках пути ограничение скорости движения поездов до 25 км/ч.

228. ДНЦ, получив сообщение об усилении ветра:

1) от 15 м/с до 20 м/с - немедленно проверяет по натурным листам наличие фитинговых платформ, груженых порожними контейнерами, в составе поездов, находящихся на участке, и при наличии этих платформ дает ДСП приказ о выдаче предупреждения об ограничении скорости движения до 20 км/ч и движении с особой бдительностью;

2) более 20 м/с - должен прекратить движение поездов, имеющих в составе фитинговые платформы с порожними контейнерами. Если указанные поезда в момент передачи сообщения находятся на участке, то ДНЦ и ДСП по радиосвязи передают машинистам этих поездов приказ об ограничении скорости движения до 15 км/ч и доведении поезда до первого раздельного пункта. ДНЦ при наличии ДЦ переводит станции на резервное управление.

229. ДСП, получив приказ ДНЦ о дополнительном закреплении тормозными башмаками составов и отдельно стоящих вагонов на станции в связи с усилением ветра, немедленно сообщает о нем ДС и принимает соответствующие меры, организывает выдачу машинистам предупреждений об ограничении скорости движения поездов.

230. При скорости ветра от 15 м/с до 25 м/с разрешается пропуск контейнерных поездов с увязанными контейнерами со скоростью не более 25 км/ч.

При скорости ветра от 26 м/с и более движение всех контейнерных поездов прекращается.

231. Руководители филиалов, структурных подразделений и дочерних организаций АО «НК «ҚТЖ» ежегодно, до 1 октября, должны организовать изучение локомотивными бригадами, ДСП, ДНЦ, ЭЧЦ, работниками РКС оперативных планов и действий при наступлении сложных метеорологических условий и последующую проверку усвоенного материала.

232. Специалистам – метеорологам отдела габаритов и прогноза погоды ЦП необходимо обеспечить своевременное информирование работников НОДГП, НЖС, связанных с движением поездов, о наступлении гололеда, снегопада, сильного ветра и резких изменениях температуры наружного воздуха.

233. ЦЖС в период сложных метеорологических условий должен обеспечивать оперативное взаимодействие с энергоснабжающими организациями в целях предупреждения отключений внешнего электроснабжения.

234. Руководители НОДГП, НЖС:

1) во время образования гололеда, возникновения сильного ветра, резких перепадов температуры воздуха не должны привлекать работников РКС и РЭС, обслуживающих высоковольтные линии автоблокировки, на расчистку путей и стрелочных переводов;

2) по заявкам ЭЧ, в любое время суток выделяют работников для оказания помощи в ликвидации крупных повреждений контактной сети, линий автоблокировки;

3) до наступления гололедных явлений обеспечивают проведение комиссионных проверок имеющихся в ТЧЭ, ТД вибропантографов, их исправности, готовности к установке на электровозы, определяют порядок очистки токоприемников и крышевого оборудования ЭПС от льда и порядок нанесения антиобледенительной смазки;

4) должны обеспечить соблюдение требований и действий:

работниками, связанными с эксплуатацией и ремонтом подвижного состава, а также с движением поездов, по предупреждению последствий сложных метеорологических условий согласно приложению 1 к настоящим Правилам;

работниками при образовании гололеда на контактной сети и воздушных линиях согласно приложению 2 к настоящим Правилам;

работниками при усилении ветра на электрифицированных участках железной дороги согласно приложению 3 к настоящим Правилам;

работниками при понижении температуры окружающего воздуха до -30°C и ниже на электрифицированных участках железной дороги согласно приложению 4 к настоящим Правилам;

по заполнению контрольной карты исключения действия устройств СЦБ при образовании гололеда на контактном проводе согласно приложению 5 к настоящим Правилам.

235. НЖС, ЭЧ при ухудшении токосъема по причине отложений льда на контактном проводе необходимо осуществлять переход с консольно-петлевой схемы питания контактной сети на параллельную схему.

236. НЖС, ЭЧ, ТЧЭ с привлечением опытных работников необходимо в период гололедообразования обеспечить в ПТО контроль за состоянием токоприемников локомотивов.

237. Для ускоренного восстановления контактной сети:

1) НЖС, ЭЧ необходимо обеспечить создание на аварийно-восстановительных автотомтрисах, автомашинах каждого РКС оборудования, запасных частей, деталей, горючего по действующим нормам запасов ежемесячно проверять наличие неснижаемого запаса, содержать указанные средства в постоянной готовности;

2) ЦШ, НЖС, ШЧ необходимо обеспечить в период наступления гололеда, снегопада, сильного ветра и при резких изменениях температуры наружного воздуха надежную работу энергодиспетчерской связи с РКС, тяговыми подстанциями, РЭС, ДСП, работу перегонной связи и связи с местом восстановительных работ, пополнение аварийно-восстановительных средств.

238. НОДГП, НЖС должны категорически запретить ДС занимать подвижным составом подъездные пути и тупики РКС и тяговых подстанций.

30 Порядок действий локомотивной бригады в случае неисправностей в процессе эксплуатации локомотива

239. При наличии неисправности, угрожающей безопасности движения, локомотивная бригада информирует об этом ДНЦ, ДСП.

240. При обнаружении греющейся буксы машинист обязан принять меры по немедленной остановке поезда, выяснить причину греения и принять решение о порядке дальнейшего следования.

241. При заклинивании колесной пары трехосной тележки следование тепловоза допускается только после подвешивания заклиненной колесной пары.

242. В случаях излома пружин рессорного подвешивания или листовой рессоры разрешается следовать резервом со скоростью не более 20 км/ч до ТЧЭ, в котором неисправность должна быть устранена.

243. В случае поломки пружины или обрыва стержня люлечного подвешивания, при удовлетворительном состоянии страховочного троса разрешается следовать до близлежащего ЛРД резервом, с ограничением скорости не более 30 км/ч.

244. При заклинивании зубчатой передачи, моторно-якорного подшипника, буксы поврежденную колесную пару необходимо вывести из зацепления с рельсом и следовать до близлежащего ЛРД со скоростью не более 10 км/ч.

245. При нагреве моторно-осевого подшипника необходимо остудить его, проверить состояние полstersов (кос на электровозе), оси колесной пары, техническое состояние колесно-моторного блока, при необходимости очистить фитиль, определить уровень смазки в шапке МОП (при его отсутствии или заниженном уровне смазки провести ее доливку до необходимого уровня), отключить тяговый двигатель и следовать до близлежащего ЛРД со скоростью не более 40 км/ч, контролируя состояние МОП.

**Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»**

Редакция 2.0

Страница 74 из 93

Приложение 1

к Правилам взаимодействия работников,
связанных с движением поездов, и работников
локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении
аварийных и нестандартных ситуаций на путях
общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»,
утвержденным приказом
Управляющего директора
по безопасности движения –
директора Департамента безопасности движения
акционерного общества «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
от 4 ноября 2019 года № 811-143

**Действия работников, связанных с эксплуатацией и ремонтом подвижного
состава, а также движением поездов, по предупреждению последствий
сложных метеорологических условий**

| № п/п | Действия | Исполнители | Срок исполнения |
|----------|---|--|---------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Разработка оперативного плана действий работников при наступлении сложных метеорологических условий, в том числе определение: | НОДГП, НЖС | ежегодно, до 1 октября |
| 1) | состава оперативных групп по организации движения поездов | НОДГП, НЖС | ежегодно, до 1 октября |
| 2) | перечня средств и механизмов для очистки контактных проводов от гололеда по станциям, паркам приема, отправления поездов | ДС, ТЧЭ, ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 3) | порядка выпуска аварийно-восстановительных автотрис и электровозов с гололедообивочными устройствами | НОДГП, НЖС, ДНЦ, ЭЧЦ, ДС, ЭЧ, ТЧЭ | ежегодно, до 1 октября |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Казакстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 75 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|---|-----------------------------------|------------------------|
| 4) | порядка и последовательности механической очистки контактных проводов на боковых и главных путях станций и перегонов | НОДГП, НЖС, ДНЦ, ЭЧЦ, ДС, ЭЧ, ТЧЭ | ежегодно, до 1 октября |
| 5) | порядка отправки тепловозов, в первую очередь, для вывоза пассажирских поездов, в случае прекращения движения поездов на электротяге | НОДГП, ТНЦ, НЖС, ДНЦ, ЭЧЦ, ДС, ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 6) | перечня участков, по которым возможен пропуск поездов с опущенными токоприемниками | НОДГП, НЖС | ежегодно, до 1 октября |
| 7) | порядка плавки гололеда на проводах контактной сети методом короткого замыкания, а также организации движения поездов в период плавки гололеда | НОДГП, ДНЦ, ЭЧЦ, ЭЧ, ДС, ТЧЭ | ежегодно, до 1 октября |
| 8) | перечня участков, наиболее подверженных ветровым воздействиям, порядка выдачи предупреждений о бдительной езде и снижении скорости | НОДГП, НЖС, ДНЦ, ЭЧЦ, ТЧЭ | ежегодно, до 1 октября |
| 2 | Укомплектование автомотрис ЭЧ установками по механической очистке контактных проводов от гололеда, средствами для обивки льда с проводов ДПР, автоблокировки, касками, электрическими фонарями | ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 3 | Выполнение электрических и механических испытаний установок МОГ с обязательным пробегом автомотрисы при работающей установке не менее 20 км по боковым/приемо-отправочным путям станции или на учебном полигоне РКС | ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 4 | Организация работы по борьбе с гололедом под руководством ДНЦО, НЖСЦ | НОДГП, НЖС, ДНЦ, ЭЧЦ, ТНЦ | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 76 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|--|-------------------------|------------------------------|
| 5 | Оборудование в РКС специальных стендов для контроля за образованием гололеда | ЭЧ, ЭЧЦ, ЭЧК | до наступления гололеда |
| 6 | Обеспечение вибропантографами следующих ТЧЭ: Жана-Есильского - 2 комплекта Астанинского - 2 комплекта Екибастузского - 2 комплекта Павлодарского - 1 комплект Тобольского - 2 комплекта Атбасарского - 2 комплекта Карагандинского - 2 комплекта Шуского - 3 комплекта Акадырского - 1 комплект Жамбылского - 1 комплект | НОДГП, ТЧЭ, ТД, ЛРД, ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 7 | Проведение ревизий, испытаний и подготовка к работе вибропантографов | НОДГП, ТЧЭ, ТД, ЛРД, ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 8 | Осуществление работы по борьбе с гололедом под руководством ДНЦО, НЖСЦ при взаимодействии с ДНЦ, ТНЦ, ЭЧЦ | НОД ГП, НЖС | постоянно, во время гололеда |
| 9 | Организация контроля за образованием гололеда на специальных стендах в РКС | ЭЧ, ЭЧЦ, РКС | по мере образования гололеда |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 77 из 93

Приложение 2

к Правилам взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», утвержденным приказом Управляющего директора по безопасности движения – директора Департамента безопасности движения акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

от 4 ноября 2019 года № 811-ИЗ

Действия работников при образовании гололеда на контактной сети и воздушных линиях

| № п/п | Действия | Исполнители | Срок исполнения |
|-------|--|-------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Действия при образовании гололеда на контактной сети: | | |
| 1) | при получении извещения об образовании гололеда - проверка поездного положения, организация беспрепятственного проследования поездов, в первую очередь, пассажирских | ДНЦ | немедленно |
| 2) | уведомление ШЧД об образовании гололеда на контактном проводе, выдача локомотивным бригадам указания о поднятии первого токоприемника без токосъема для механической очистки контактного провода от гололеда | ДНЦ, ЭЧЦ | немедленно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 78 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|--|------------------|------------|
| 3) | по заявке ЭЧЦ - сообщение ТЧД о необходимости оборудования электровозов вибропантографами (электровоз, оборудованный вибропантографом, должен быть выдан не позднее чем через 1 час и отправлен резервом со станции дислокации до станции, указанной в заявке энергодиспетчера, не позднее, чем через 1,5 часа после получения задания) | ТНЦ | немедленно |
| 4) | сообщение ЭЧЦ о получении от локомотивной бригады или других работников информации о неисправностях контактной сети, токоприемника или о снятии напряжения, принятие совместных мер по восстановлению работы устройств | ДНЦ | немедленно |
| 5) | осуществление контроля за нахождением электровоза с вибропантографом на обслуживаемом участке и в случае пропуска электровоза - возвращение его к постоянному месту дислокации | ТНЦ, ДНЦ, ЭЧЦ | постоянно |
| 6) | выдача машинистам локомотивов приказа о проследовании по отдельным участкам с опущенным токоприемником, с пониженной (до 25 км/ч) скоростью, о перевозке аварийных бригад и отдельных работников ЭЧ к месту повреждения контактной сети, линий электропитания автоблокировки, высоковольтных линий внешнего энергоснабжения, а также вывозе работников с места повреждения после восстановления работы устройств | ЭЧЦ, ДНЦ, ДСП | немедленно |
| 7) | принятие мер по остановке движения ЭПС при обнаружении локомотивными | ЭЧЦ, ДНЦ | |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 79 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|--|--------|------------------------|
| | бригадами значительного обледенения токоприемников и, как следствие, угроз пережога контактных проводов | | при необходимости |
| 2 | Порядок действий до наступления гололеда: | | |
| 1) | проверка технического состояния механических и электрических средств борьбы с гололедом, восстановительных средств и средств связи, в том числе и радиосвязи | ЭЧ, ШЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 2) | организация практических тренировочных занятий с работниками ЭЧ, РКС по отработке навыков борьбы с гололедом и соблюдению техники безопасности | ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 3) | проверка укомплектованности цехов восстановительными противогололедными средствами, запасом горючего, деталями, спецодеждой и продуктами питания | ЭЧ | ежегодно, до 1 октября |
| 3 | Действия при получении сообщения о наступлении гололеда: | | |
| 1) | прибытие в диспетчерский пункт, а в случае его удаленности - выход на селекторную связь с диспетчером связи и ЭЧЦ | ЭЧ, ШЧ | немедленно |
| 2) | проверка выполнения на всех объектах мероприятий по подготовке к борьбе с гололедообразованием и готовности восстановительных средств | ЭЧ | немедленно |
| 3) | осуществление через ЭЧЦ руководства работами по борьбе с гололедообразованием | ЭЧ | немедленно |
| 4) | уточнение через работников подразделений ШЧ действия электрической централизации и | ШЧ | немедленно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 80 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|---|-----|-------------------|
| | автоблокировки на участке электротяги, надежности работы устройств, определение наличия неисправностей рельсовых цепей, проверка выполнения ДНЦ, ДСП требований ИДП и Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ о выключении устройств СЦБ без сохранения пользования сигналами | | |
| 5) | прибытие в дежурный пункт контактной сети, проверка готовности технических и аварийно-восстановительных средств к выезду | РКС | немедленно |
| 6) | организация наблюдения за токосъемом в период гололедообразования, регулярное информирование ЭЧЦ о состоянии контактной сети | РКС | в период гололеда |
| 7) | руководство работами по борьбе с гололедом, организация совместно с ДС выхода дрезин на участки для борьбы с гололедом, поддержка постоянной связи с ЭЧЦ | РКС | в период гололеда |
| 8) | при угрозе пережога контактных проводов - выдача ДСП, ЭЧЦ письменных или телеграфных запрещений на прием, отправление ЭПС на пути с не очищенными от гололеда контактными проводами с оформлением записи в форме ДУ-46 | РКС | в период гололеда |
| 9) | выдача ЭЧЦ заявки на плавку гололеда на проводах контактной сети, обеспечение контроля за плавкой через наблюдающих электромонтеров (электромонтеры с ближайших сопряжений должны информировать | РКС | в период гололеда |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 81 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|-----|---------------|
| | ЭЦЦ о ходе оплавления гололеда и о положении компенсаторных грузов) | | |
| 10) | проверка наличия связи с диспетчерами энергосистем, ЭЦЦ смежных ЭЧ, РКС, тяговыми подстанциями, районами электроснабжения, ДСП (руководители бригад, работающих на контактной сети в период технологических «окон», при гололедообразовании должны поддерживать постоянную связь с ЭЦЦ и находиться на месте работ до начала движения ЭПС на участке) | ЭЦЦ | немедленно |
| 11) | организация совместно с руководством ЭЧ дежурства бригад контактной сети, РЭС и оперативного персонала тяговых подстанций | ЭЦЦ | немедленно |
| 12) | проверка готовности аварийно-восстановительных средств, средств механической очистки и схем плавки гололеда | ЭЦЦ | немедленно |
| 13) | согласование с ДНЦО и ДНЦ дальнейших действий по организации плавки гололеда на проводах контактной сети и выпуску дрезин, оборудованных установками для механической очистки гололеда | ЭЦЦ | немедленно |
| 14) | уведомление о наступлении гололеда руководства ЭЧ и старшего ЭЦЦ, вызов на обслуживаемые объекты начальников РКС, тяговых подстанций, сетевых районов и дежурных бригад | ЭЦЦ | немедленно |
| 15) | организация в РКС постоянного наблюдения за отложением гололеда | ЭЦЦ | немедленно |
| 16) | принятие мер по включению в работу оборудования, находящегося в этот период в ремонте, по сборке нормальной схемы питания, | ЭЦЦ | по обстановке |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 82 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|----------|-------------------|
| | секционирования на контактной сети ЛЭП-6, 10 кВ автоблокировки | | |
| 17) | запрещение производства всех работ, в т.ч. по капитальному ремонту пути, требующих снятия напряжения с секций контактной сети, участвующих в схемах плавки гололеда и профилактического подогрева, за исключением аварийных случаев | ЭЧЦ | по обстановке |
| 18) | организация доставки работников ЭЧ к местам расстановки сигнальных знаков, переключений на контактной сети или линий автоблокировки и другим местам, обусловленным оперативным планом НОДГП и НЖС | ЭЧЦ, ДНЦ | при необходимости |
| 19) | организация доставки персонала ЭЧ для работ по сборке схем плавки гололеда на проводах контактной сети согласно местной инструкции | ЭЧЦ | при необходимости |
| 20) | запрещение движения поездов на электротяге по перегонам и станциям при сборке схем плавки гололеда методом короткого замыкания | ЭЧЦ | при необходимости |
| 21) | организация сборки и включения схемы плавки гололеда на проводах контактной сети после получения извещения о начале отложения гололеда, при необходимости выдача указаний о применении противогололедных механических средств, контроль за эффективностью их размещения, при включении по телеуправлению и дистанционно разъединителей для сборки схем плавки в условиях интенсивного гололеда - применение многократного, не менее 3 раз, включения-отключения | ЭЧЦ | при необходимости |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 83 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|----------------------|--------------------------|
| | разъединителей | | |
| 22) | учет дрезин, оборудованных устройствами механической очистки гололеда, и готовых схем плавки гололеда методом короткого замыкания | ЭЧЦ | при их использовании |
| 23) | прекращение плавки гололеда после получения от наблюдающих работников РКС, ДСП и локомотивных бригад сообщений об отсутствии гололеда на контактном проводе и несущем тросе | ЭЧЦ | при их использовании |
| 24) | организация после прекращения гололедообразования и автоколебаний проверки из кабин электровозов токосъема работы компенсаторов контактной сети с прокачкой грузов и других устройств электроснабжения | ЭЧЦ | при их использовании |
| 6 | Действия локомотивных бригад при получении сообщения о наступлении гололеда: | | |
| 1) | при обнаружении обледенения контактного провода - поднятие переднего токоприемника обеих секций электровоза и/или проследование участков со скоростью не более 25 км/ч, уведомление об обнаружении обледенения ДСП ближайшей станции, ДНЦ и ЭЧЦ | машинист | при наступлении гололеда |
| 2) | проверка при приемке электровозов на экипировочных путях наличия антиобледенительной смазки на подвижных частях и шарнирных соединениях токоприемников, исправности угольных вставок на лыжах токоприемников | локомотивная бригада | постоянно |
| 3) | Использование токоприемников ЭПС при различных условиях эксплуатации и устранения повреждений | локомотивная бригада | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 84 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|---|-------------------|------------|
| | токоприемников ЭПС и контактной сети | | |
| 4) | проследование при токосъеме с непрерывно горящей электрической дугой, угрожающей пережогом контактного провода, по возможности с пониженной нагрузкой на тяговый электродвигатель, а при отсутствии такой возможности - на двух токоприемниках, сообщение об этом ЭЧЦ | ДНЦ, ТД, машинист | постоянно |
| 5) | сообщение по радиосвязи о появлении автоколебаний контактной сети ДСП ближайшей станции, ДНЦ, ЭЧЦ, проследование участка с опущенными токоприемниками или со скоростью не более 30 км/ч с двумя поднятыми токоприемниками, после прекращения автоколебаний - принятие мер по опусканию дополнительно поднятого токоприемника и следование с установленной скоростью | машинист | немедленно |
| 6) | контроль из окна кабины электровоза, оборудованного вибропантографом, за очисткой контактных проводов во избежание повреждений контактного провода, соблюдение скорости движения электровоза не выше 60 км/ч, при движении электровоза с вибропантографом - поднятие вибропантографа только в местах, на которых имеется отложение гололеда | машинист | постоянно |
| 7 | Действия работников станций при получении сообщения о наступлении гололеда: | | |
| 1) | организация движения поездов | ДС | |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 85 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|--|-------------------|-----------------------------|
| 2) | наблюдение за состоянием токосяема проходящими поездами, при появлении сильного искрения при токосяеме - сообщение об этом ДНЦ, ЭЧЦ и ШЧД | ДС, ДСП | при необходимости |
| 3) | принятие мер по предотвращению остановки поездов у входных сигналов станций, пропуску транзитных поездов без остановки на путях с контактными проводами, очищенными от гололеда | ДНЦ, ДС, ДСП | при необходимости |
| 4) | при заявлении машинистов поездов об обледенении токоприемников - доклад ДНЦ и ЭЧЦ о необходимости снятия напряжения в контактной сети в установленном порядке или выставления электровоза на неэлектрифицированный путь для очистки токоприемников от гололеда | ЭЧЦ, ДС, ДСП | при необходимости |
| 5) | определение порядка очередности очистки проводов контактной сети механическими средствами на локомотивах и автомотрисах, согласование действий причастных работников по очистке проводов | ДНЦ, ДСП, ДС, РКС | при необходимости |
| 8 | Действия работников ПЧ, ШЧ, ЭЧ при получении сообщения о наступлении гололеда: | | |
| 1) | проверка работы перегонной связи | ШЧ | не реже одного раза в месяц |
| 2) | предоставление (по заявке работников контактной сети или ЭЧЦ) работников для обеспечения связи ЭЧЦ с руководителем работ на месте устранения повреждения контактной сети | ЭЧ, ЭЧЦ | по мере необходимости |
| 3) | сообщение ДНЦ или ЭЧЦ о повреждениях контактной сети | ШЧ, ПЧ | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 86 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| | (свисающих в габарит оборванных проводах, изломанных конструкциях и кронштейнах, наклонившихся опорах контактной сети, разбитых изоляторах, сильном искрении токоприемников при движении поездов и других неисправностях) | | |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 87 из 93

Приложение 3

к Правилам взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», утвержденным приказом Управляющего директора по безопасности движения – директора Департамента безопасности движения акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

от 4 ноября 2019 года № 811-123

Действия работников при усилении ветра на электрифицированных участках железной дороги

| № п/п | Действия | Исполнители | Срок исполнения |
|-------|---|-------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Уточнение на метеостанциях данных о скорости ветра на участке обслуживания, организация при необходимости на отдельных участках измерения скорости ветра анемометрами, имеющимися в РКС | ЭЧЦ | постоянно |
| 2 | При получении данных о скорости ветра 25 м/с и более - сообщение об этом ДНЦО, ТНЦ и ДНЦ, руководству ЭЧ, РКС, ввод ограничения до 25 км/ч скорости движения всех поездов (в т.ч. скоростных пассажирских, электропоездов и электровозов, следующих резервом) и выдача начальнику РКС команды об оформлении ограничения в форме ДУ-46 | ЭЧЦ | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 88 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---------------------|-----------|
| | При обнаружении автоколебаний контактного провода, воздействии порывистого ветра - принятие мер по снижению скорости движения до 25 км/ч и проследованию мест, угрожающих повреждению крышевого оборудования, с опущенным токоприемником и уведомление ДСП ближайшей станции, ДНЦ и ЭЧЦ о принятых мерах | машинист локомотива | постоянно |
| 4 | Тщательная проверка в ПТО, пунктах подготовки вагонов к перевозкам состояния крыш вагонов, принятие мер по недопущению постановки в состав вагонов с нетиповым креплением крыш и неисправными крышами | ВЧД | постоянно |
| 5 | Проведение обязательного инструктажа всех локомотивных бригад, отправляющихся в поездку, об усиленном наблюдении за состоянием контактной сети, особенно на высоких насыпях и других ветровых местах, принятии мер по своевременному опусканию токоприемника перед негабаритным местом на контактной сети и проследовании по этому участку с опущенным токоприемником или о немедленной остановке поезда в случае обнаружения неисправности контактной сети или поломки токоприемника | ТЧЭ, ТД | постоянно |
| 6 | Установление дежурства электромонтеров РКС и РЭС, организация объездов, обходов начальниками, электромеханиками, электромонтерами РКС и РЭС для осмотра контактной сети, открытых распределительных устройств, ЛЭП-6, | ЭЧ, ЭЧЦ | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 89 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|---|---|-----------|
| | 10 кВ продольного электроснабжения и автоблокировки | | |
| 7 | По заявке работников ЭЧ, согласно ИДП - выдача машинистам электровозов предупреждения о снижении скорости движения поездов до 25 км/ч на участках, на которых скорость ветра достигает 25 м/с и более | ДНЦ, ЭЧ, РКС | постоянно |
| 8 | Наблюдение за состоянием крыш вагонов проходящих поездов и в случае обнаружения срыва - сообщение об этом ДСП, ДНЦ и ЭЧЦ | ДС, ЭЧЦ, ПЧ, ЭЧ, ШЧ, ВЧД, ТЧЭ, ТД | постоянно |
| 9 | При скорости ветра 20 м/с и более: запрет локомотивным бригадам подъема второго токоприемника на одном электровозе; обеспечение пересылки не более двух электровозов в сцепе (резервом или с поездом) с поднятием на каждом электровозе не более одного токоприемника | ДНЦ, ТНЦ, ЭЧ, ТЧЭ, ТД | постоянно |
| 10 | Прекращение всех работ на линиях контактной сети, ЛЭП-6, 10 кВ (за исключением аварийных работ, согласованных с руководством ЭЧ) | ЭЧЦ, РКС | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 90 из 93

Приложение 4

к Правилам взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», утвержденным приказом Управляющего директора по безопасности движения – директора Департамента безопасности движения акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

от 4 ноября 2019 года № 811-123

Действия работников, при понижении температуры окружающего воздуха до -30°C и ниже на электрифицированных участках железной дороги

| № п/п | Действия | Исполнители | Срок исполнения |
|-------|---|-------------------|-----------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Организация объездов и обходов линий контактной сети, ЛЭП-6, 10 кВ, проверка работы воздушных стрелок, секционных изоляторов, проведение разработки компенсаторов | ЭЧ, РКС | постоянно |
| 2 | Организация дежурства в РКС, на тяговых подстанциях | ЭЧ, РКС, РЭС, ЭЧЭ | постоянно |
| 3 | Организация в ПТО проверки всех токоприемников, при обнаружении следов ударов на полозах токоприемников, немедленное сообщение о них руководству ЭЧ и ЭЧЦ для организации поиска мест подбоя на контактной сети | ТЧЭ, ТД | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов,
и работников локомотивных бригад при наступлении сложных
метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на путях общего пользования акционерного общества
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Редакция 2.0

Страница 91 из 93

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|--|--|-----------|
| 4 | Запрещение производства всех плановых работ на открытых распределительных устройствах тяговых подстанций, постах секционирования, проведение внеочередных осмотров оборудования через каждые 6 часов | ЭЧ, ЭЧЭ, ЭЧЦ, дежурный персонал тяговых подстанций | постоянно |
| 5 | Запрещение при морозе -35°C и ниже выполнения оперативных переключений разъединителями наружной установки на тяговых подстанциях, распределительных постах, на контактной сети и ЛЭП-6, 10 кВ во всех случаях, кроме аварийных | ЭЧ, ЭЧЭ, ЭЧЦ, РКС, РЭС | постоянно |

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»»

Редакция 2.0

Страница 92 из 93

Приложение 5

к Правилам взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»», утвержденным приказом Управляющего директора по безопасности движения – директора Департамента безопасности движения акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»» от 4 ноябрь 2019 года № 811-НБ

Согласовано

Утверждаю

Контрольная карта исключения действия устройств СЦБ при образовании гололеда на контактном проводе
(выключения светофоров из централизации без сохранения пользования сигналами)

1. Основанием для выключения светофоров должна быть запись электромеханика СЦБ в форме ДУ-46 по установленной форме.
2. Выключение согласовывается с руководителями ШЧ.
3. Выключение проводится по регистрируемому приказу ШЧД.

Правила взаимодействия работников, связанных с движением поездов, и работников локомотивных бригад при наступлении сложных метеорологических условий и возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»»

Редакция 2.0

Страница 93 из 93

Пример записи в форме ДУ-46

| | | | |
|---------------|--|----------------|---|
| 10.04 7-00 | В связи с обледенением контактного провода, образованием электрической дуги, неустойчивой работой рельсовых цепей, во избежание перекрытия сигналов исключается действие разрешающих огней светофоров Ч, Н, ДСП проводить прием и отправление поездов согласно ИДП и ТРА. | 10.04 12-00 | После снятия гололеда с контактного провода состояние рельсовых цепей проверено, работают нормально, напряжение на путевых реле соответствует норме, намагниченность ДТ отсутствует. Разрешающее показание светофоров Н, Ч, включено. |
| 7-00 | ШНЦ ДСП | 12-00 | ДСП |

Последовательность проверок

1. Проверка напряжения на путевых реле
 2. Проверка тока подмагничивания
1. Напряжение на путевых реле должно быть в пределах нормы и не колебаться в сторону понижения.
2. Ток подмагничивания измеряется на выводах ДТ ($I=U/R$), где U – напряжение на выводах ДТ, измеренное по шкале 75 мВ, R – 1,5 Ом – сопротивление полуобмотки ДТ постоянному току.