

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«30» декабря 2010 г.

Москва

№ 2817D

**Об утверждении Регламента
взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками
ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением
поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на
инфраструктуре ОАО «РЖД»**

В целях обеспечения требований безопасности движения:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2011 г. прилагаемый Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее – Регламент).

2. Начальникам железных дорог, других филиалов ОАО «РЖД»:

2.1. Довести настоящее распоряжение до сведения причастных работников.

2.2. Обеспечить изучение, проверку знаний Регламента в установленном ОАО «РЖД» порядке и выполнение его положений.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на вице-президента ОАО «РЖД» Тишанина А.Г.

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»



В.Н.Морозов

Утвержден
распоряжением ОАО «РЖД»
от «30 » 12 2010 №2817р

**Регламент
взаимодействия локомотивных бригад с причастными
работниками ОАО «РЖД», деятельность которых
непосредственно связана с движением поездов, при возникновении
аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре
ОАО «РЖД»**

ОГЛАВЛЕНИЕ

1.	Общие положения.....	3
2.	Порядок действий в случае появления признаков нарушения целостности тормозной магистрали поезда.....	5
2.1.	Основные причины падения давления в тормозной магистрали поезда.....	5
2.2.	Признаки падения давления в тормозной магистрали поезда.....	5
2.3.	Порядок действий машиниста поезда при падении давления в тормозной магистрали пассажирского поезда.....	6
2.4.	Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали грузового поезда.....	6
2.5.	Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали	6
2.6.	Порядок осмотра состава поезда.....	6
2.7.	Порядок действий при разъединении тормозных рукавов или другого нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда	7
2.8.	Порядок действий при выявлении разъединения (разрыва) поезда	7
2.9.	Порядок действий при выявлении схода подвижного состава.....	8
2.10.	Порядок действий при выявлении срыва стоп-крана в пассажирском поезде...	8
3.	Порядок действий работников в случае обнаружения неисправности «толчок» в пути	9
4.	Порядок действий локомотивной бригады при недостаточном тормозном эффекте (отказе автотормозов).....	10
5.	Порядок действий локомотивной бригады при получении сообщения о следовании на них встречного поезда, потерявшего управление тормозами или ушедших со станции вагонов.....	12
6.	Порядок действий при показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда.....	13
7.	Порядок действий при срабатывании устройств контроля состояния подвижного состава	16
8.	Порядок действий при повреждении планки габарита подвижного состава.....	18
9.	Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне.....	19
10.	Порядок действий при неисправности контактной сети или повреждении токоприемников	23
11.	Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети.....	24
12.	Порядок действий в случае завышения давления в тормозной магистрали поезда.....	25
13.	Порядок действий локомотивной бригады при перезарядке тормозной магистрали в составе грузового поезда.....	26
14.	Порядок действий при возникновении пожара в поезде.....	27
15.	Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава.....	30
16.	Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи.....	32
17.	Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности.....	32
18.	Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде.....	33
19.	Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом	34
20.	Порядок действий при наезде на человека или столкновении с автотранспортным средством	34
21.	Порядок действий поездного диспетчера и дежурного по станции в случае, когда поезд, следующий на станцию, потерял управление тормозами и при уходе вагонов со станции на перегон	35

1. Общие положения.

1.1. Настоящий Регламент разработан с целью организации единого порядка взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД» и определяет последовательность их действий при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

1.2. Настоящий Регламент разработан в соответствии со следующими основными документами:

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные МПС России 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756;

Регламент действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержденный на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50);

Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, утвержденная МПС России 16 октября 2000 г. № ЦД-790;

Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 31 марта 2010 г. № 684р;

Инструкция по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог, утвержденная МПС России 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277;

Регламент действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне и оказании ему помощи вспомогательным локомотивом, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 16 марта 2010 г. № 512р;

Инструкция по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава, утвержденная МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929;

Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утвержденная МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453;

Должностная инструкция начальнику пассажирского поезда, утвержденная МПС России 27 октября 1998 г. № ЦЛ-610;

Инструкция проводнику пассажирского вагона, утвержденная МПС России 5 ноября 1998 г. № ЦЛ-614;

Другие нормативные документы, регламентирующие порядок взаимодействия при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

1.3. При вынужденной остановке поезда на перегоне, когда самостоятельное следование поезда невозможно, машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений по радиосвязи словами:

«Внимание, внимание, слушайте все! Я машинист поезда № __, фамилия, остановился в __ (время) на __ км, __ пикете, __ пути, перегона __, вследствие (указать причину), сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или габарит имеется в случае остановки из-за неисправности локомотива), будьте бдительны!». Сообщение повторяется несколько раз до получения подтверждения от машинистов встречных и вслед идущих поездов, в том числедвигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона. Информация передается в следующей последовательности: сначала на УКВ диапазоне (машинистам поездов, следующих во встречном или попутном направлении, начальнику пассажирского поезда), затем на КВ диапазоне (дежурным по станциям, ограничивающим перегон, поезвному диспетчеру). При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, поездные диспетчеры (далее ДНЦ) и дежурные по станциям (далее ДСП) обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение. Машинисты вслед идущих и встречных поездов обязаны подтвердить полученную информацию: «Я, машинист поезда № __, фамилия, понял, поезд № __ стоит на __ км __ пикете, __ пути, __ перегона», сделать пометку в бланке ДУ-61 о месте препятствия и принять меры к обеспечению безопасности движения поезда. Машинист пассажирского поезда должен сообщить о месте и причине остановки начальнику поезда.

1.4. В случае неполучения подтверждения восприятия информации от машинистов встречного и вслед идущего поездов, в том числедвигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона машинист поезда, вынужденно остановившегося на перегоне, обязан сообщить об этом ДСП и (или) ДНЦ, которые принимают меры к информированию машинистов данных поездов о необходимости принятия мер к остановке.

1.5. Машинист встречного (попутного на многопутном участке) поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита, обязан:

- снизить скорость движения поезда служебным торможением и проследовать вдоль остановившегося поезда со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

- доложить машинисту остановившегося поезда и ДСП (ДНЦ) станции, ограничивающей перегон, о наличии габарита и выявленных замечаниях.

В случае нахождения на расстоянии, не обеспечивающем своевременное снижение скорости (не более 20 км/час) до локомотива (хвоста) остановившегося поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита машинист встречного (попутного на многопутном участке) поезда обязан:

- применить полное служебное или экстренное торможение и остановиться, не проезжая локомотив (хвостовой вагон) остановившегося поезда;

- подать звуковой оповестительный сигнал и кратковременным включением и выключением прожектора подтвердить, что им приняты меры для остановки поезда;

- выяснить у машиниста остановившегося поезда причину остановки, необходимость оказания помощи (при необходимости и с разрешения ДНЦ оказать ее);

- по возможности продолжить движение вдоль состава со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

1.6. Во всех случаях, когда машинист поезда, остановившегося на перегоне, имеет сведения о нарушении габарита подвижного состава или в других случаях, когда необходима остановка встречного поезда он обязан включить красные огни буферных фонарей.

1.7. Красные огни буферных фонарей стоящего на перегоне поезда являются для машиниста встречного поезда сигналом остановки.

1.8. Во всех случаях, когда движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут, и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах локомотивная бригада (в пассажирском поезде совместно с поездной бригадой) обязана принять необходимые меры для закрепления и ограждения поезда и смежного пути согласно п.16.43 ПТЭ.

2. Порядок действий в случае появления признаков нарушения целостности тормозной магистрали поезда.

2.1. Основными причинами падения давления в тормозной магистрали поезда являются:

- разъединение тормозных рукавов или другое нарушение целостности тормозной магистрали в составе поезда;
- обрыв (саморасцеп) автосцепки в составе поезда;
- сход подвижного состава с нарушением целостности тормозной магистрали;
- срыв стоп-крана в пассажирском поезде.

2.2. Признаками падения давления в тормозной магистрали поезда являются:

- снижение скорости, не соответствующее профилю пути;
- частое включение компрессоров;
- быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах;
- срабатывание сигнализатора разрыва тормозной магистрали с датчиком № 418.

Основной контроль за целостностью тормозной магистрали поезда осуществляется машинистом по контрольным приборам, расположенным в кабине управления.

2.3. Порядок действий машиниста поезда при падении давления в тормозной магистрали пассажирского поезда, МВПС.

При падении давления в тормозной магистрали пассажирского (почтово-багажного, грузопассажирского) поезда, МВПС машинист должен применить экстренное торможение путем постановки ручки крана машиниста в положение экстренного торможения, а ручки вспомогательного тормоза в крайнее тормозное положение до полной остановки. При применении экстренного торможения в обязательном порядке должна использоваться система подачи песка под колесные пары. Подача песка должна быть прекращена при скорости движения 10 км/ч.

2.4. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали грузового поезда.

Если при следовании грузового поезда его скорость без приведения в действие тормозов не снижается, но появились признаки возможного разрыва тормозной магистрали, машинист должен немедленно отключить тягу, на 5-7 сек перевести ручку крана машиниста в III положение (перекрыша без питания) и наблюдать за давлением в тормозной магистрали, при этом:

- если происходит быстрое и непрерывное падение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движению поезда, не соответствующее профилю пути, произвести служебное торможение, после чего ручку крана машиниста перевести в III положение и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива;

- если не происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали и резкое замедление поезда, произвести служебное торможение на величину первой ступени, затем отпустить тормоза установленным порядком;

- в случае повторного торможения поезда из-за самопроизвольного срабатывания автотормозов в составе, произвести торможение и отпуск автотормозов установленным порядком, сообщив об этом ДНЦ или ДСП и заявить контрольную проверку автотормозов, согласовав с ДНЦ станцию для ее проведения.

2.5. Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали.

При вынужденной остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали машинист (помощник машиниста) обязан установленным порядком объявить по радиосвязи о месте и причине остановки поезда, указав на отсутствие сведений о наличии габарита подвижного состава.

2.6. Порядок осмотра состава поезда.

При остановке поезда в связи с падением давления в тормозной магистрали машинист должен направить помощника машиниста для осмотра состава поезда, предварительно проинструктировав его о порядке действий.

Помощник машиниста перед уходом для осмотра поезда обязан:

- выписать номер хвостового вагона из справки о тормозах формы ВУ-45;
- взять с собой сигнальные принадлежности, в ночное время фонарь;

- при остановке грузового поезда на неблагоприятном профиле взять тормозной башмак для закрепления вагонов;
- для определения причины падения давления в тормозной магистрали произвести осмотр всего состава поезда;
- дойдя до последнего вагона сверить его с номером, указанным в справке формы ВУ-45, убедиться в наличии хвостовых сигналов на вагоне, а также в том, что концевой кран находится в закрытом положении, а рукав тормозной магистрали подвешен на кронштейне (в пассажирском поезде дополнительно убедиться у проводника хвостового вагона).

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

2.7. Порядок действий при разъединении тормозных рукавов или другом нарушении целостности тормозной магистрали в составе поезда.

При выявлении разъединения тормозных рукавов локомотивная бригада обязана:

- произвести их осмотр, при необходимости замену (снять с хвостового вагона или локомотива) и соединение, убедившись, что номер хвостового вагона соответствует номеру, указанному в справке формы ВУ-45;
- произвести сокращенное опробование тормозов.

При выявлении нарушения целостности тормозной магистрали поезда из-за неисправности тормозного оборудования вагонов и невозможности её устранения локомотивная бригада обязана:

- по согласованию с ДНЦ заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда для вывода хвостовой части с перегона, или затребовать работников вагонного хозяйства для устранения неисправности;
- если перекрыт концевой кран до неисправного вагона, произвести закрепление хвостовой части состава от неисправного вагона, согласно норме закрепления.

2.8. Порядок действий при выявлении разъединения (разрыва) поезда.

Если при осмотре поезда выявлен саморасцеп или обрыв автосцепок, помощник машиниста обязан:

- принять меры к закреплению отцепившейся части поезда путем укладки тормозных башмаков со стороны уклона и приведя в действие имеющиеся ручные тормоза грузовых вагонов, согласно норм закрепления;
- в пассажирском поезде через проводников вагонов привести в действие ручные тормоза каждого вагона отцепившейся части;
- убедиться, что номер последнего вагона отцепившейся группы соответствует номеру, указанному в справке формы ВУ-45;
- доложить машинисту о закреплении отцепившихся вагонов, расстоянии между ними, состоянии их автосцепок и тормозных рукавов.

После получения информации от помощника машиниста машинист согласовывает дальнейшие действия с ДНЦ.

При саморасцепе локомотивная бригада обязана:

- по возможности произвести соединение поезда со скоростью осаживания головной части поезда не более 3 км/ч;

- повреждённые тормозные рукава заменить запасными, а в случае их отсутствия, снять с хвостового вагона или переднего бруса локомотива;
- после сцепления состава выполнить сокращенное опробование тормозов по действию тормозов двух хвостовых вагонов.

Порядок дальнейших действий при разъединении (разрыве) поезда определен пунктами 7.9. – 7.13. ИДП.

Если соединить состав поезда невозможно, машинист обязан затребовать вспомогательный локомотив в хвост поезда.

При выводе части поезда с перегона необходимо оградить хвостовой вагон выводимой части поезда развёрнутым жёлтым флагом у буферного бруса с правой стороны, а ночью желтым огнем фонаря и записать номера хвостовых вагонов оставшейся части поезда и выводимой.

В случае обрыва автосцепных устройств вагонов машинист обязан заявить контрольную проверку тормозов.

2.9. Порядок действий при выявлении схода подвижного состава.

При выявлении схода подвижного состава помощник машиниста обязан немедленно произвести закрепление хвостовой части поезда, согласно нормам закрепления, ограждение места схода, согласно нормам ограждения и доложить машинисту поезда.

Машинист поезда, получив информацию о сходе подвижного состава, обязан:

- включить красные огни буферных фонарей;
- обеспечить установленным порядком ограждение поезда;
- доложить ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон);
- после личного осмотра места схода передать ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон) следующую информацию:
 имеются ли человеческие жертвы,
 наличие габарита по соседнему пути,
 точно указать на каком километре и пикете произошел сход, характер местности, имеются ли подъезды к железнодорожному полотну,
 сколько единиц подвижного состава сошло с рельсов (есть ли сход локомотива),
 данные о состоянии контактной сети и опор контактной сети;
- в дальнейшем руководствоваться указаниями ДНЦ.

2.10. Порядок действий при выявлении срыва стоп-крана в пассажирском поезде.

Если при осмотре пассажирского поезда выяснится, что падение давления в тормозной магистрали произошло по причине срыва стоп-крана, то дальнейший осмотр не производится. Машинист локомотива действует на основании решения о дальнейшем следовании, принятого начальником поезда. Машинист локомотива должен получить акт установленной формы, который составляет начальник поезда по факту и о причинах срыва стоп-крана.

3. Порядок действий в случае обнаружения неисправности – «толчок» в пути.

3.1. При обнаружении бокового, вертикального «толчка» в пути следования машинист поезда обязан:

- применить служебное торможение и внимательно следить за состоянием подвижного состава до остановки поезда;

- если при следовании с поездом обнаружена неисправность пути, непосредственно создающую угрозу безопасности движения (излом рельс, размыв пути, обвал, снежный занос, выброс пути и т.д.) применить экстренное торможение, приняв все возможные меры для остановки поезда до опасного места;

- немедленно сообщить по поездной радиосвязи машинистам вслед идущего или встречного поездов (когда создана угроза безопасности движения по смежному пути), ДСП, ограничивающим перегон, или ДНЦ по форме: "Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист (фамилия) поезда N на км пикета обнаружил "толчок" (боковой, вертикальный или стук и т.д.) при скорости км/ч. Сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или имеется)».

- при следовании с пассажирским поездом передать информацию о причине остановки начальнику поезда.

- получить подтверждение о том, что информация о «толчке» воспринята машинистами вслед идущих и встречных поездов, а также ДСП, ограничивающим перегон.

3.2. ДСП, получив сообщение от машиниста о наличии «толчка» в пути обязан прекратить отправление попутных поездов на перегон по указанному пути, сообщить о «толчке» в пути машинистам поездов, отправленных со станции ранее и дорожному мастеру (бригадиру пути).

3.3. После остановки пассажирского поезда его осмотр производят машинист совместно с начальником поезда. Осмотр других поездов производит машинист поезда.

3.4. Если при осмотре поезда неисправности локомотива, вагонов и пути под составом не выявлены, после доклада ДСП о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч. После проследования опасного места всем составом следовать с установленной скоростью.

3.5. Если причиной толчка послужили: лопнувший рельс, размыв пути, обвал, выброс пути и другие неисправности пути, угрожающие безопасности движения поездов, дальнейшее следование поезда по опасному месту разрешается только после осмотра данного места работником пути (должностью не ниже бригадира) и обязательной записью им в бланке ДУ-61 о возможности проследовать опасное место с указанием скорости движения.

Если поезд остановлен у лопнувшего рельса, по которому согласно заключению бригадира пути (запись в бланке предупреждения на поезд ДУ-61), возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд. По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается.

В случае возникновения препятствия (размыв пути, обвал, снежный занос, развалившийся груз и т.д.) по соседнему пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких) и организовать его ограждение согласно требованиям п.3.16 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации от 26.05.2000 № ЦРБ-757.

3.6. Машинист поезда, обнаруживший неисправность пути, при неисправности радиосвязи обязан принять все возможные меры для передачи соответствующей информации ДСП или ДНЦ. В исключительных случаях разрешается использовать сотовую связь.

3.7. Машинисты вслед идущих поездов, получив информацию о «толчке» обязаны:

- остановить поезд возле указанного места препятствия, убедиться в возможности дальнейшего следования и проследовать это место всем составом со скоростью обеспечивающей безопасность движения поездов, но не более 20 км/час.

- о выявленных на месте препятствия неисправностях сообщить по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП, а при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, остановить поезд и возобновить движение только после устранения этой неисправности работниками пути.

3.8. Дорожный мастер, а при его отсутствии - бригадир пути на первом отправляемом со станции поезде, выезжает на перегон и принимает необходимые меры по устранению неисправности.

4. Порядок действий локомотивной бригады при недостаточном тормозном эффекте (отказе автотормозов).

4.1. В случае выявления неудовлетворительной работы автотормозов в пути следования, недостаточного тормозного эффекта (если после первой ступени торможения начальный эффект не будет получен в пассажирском поезде или МВПС в течение 10 с, в грузовом порожнем поезде длиной до 400 осей и грузопассажирском в течение 20 с, в остальных грузовых поездах в течение 30 с), машинист обязан применить экстренное торможение и принять все возможные меры к остановке поезда.

Экстренное торможение также применяется, когда при проверке действия автотормозов выявлено неполучение требуемого тормозного эффекта на расстоянии, установленном местными инструкциями, для снижения скорости на 10 км/ч в грузовом, грузопассажирском, пассажирском поезде, МВПС и одиночном локомотиве.

При отсутствии тормозного эффекта после применения экстренного торможения, машинист обязан принять все меры к остановке поезда:

- перевести кран двойной тяги в положение экстренного торможения;
- привести в действие стоп-кран, кнопки клапанов экстренной разрядки, краны экстренного торможения (на сериях локомотивов, где они установлены);
- вызвать автостопное торможение, для чего:

выключить ЭПК при отсутствии давления в тормозных цилиндрах или импульсной магистрали локомотива, оборудованного устройством КОН;

выключить ЭПК и включить его без нажатия на кнопку РБ;

выключить ЭПК при отсутствии давления в тормозных цилиндрах или импульсной магистрали на локомотиве, оборудованном устройством КОН;

нажать и удерживать кнопку РБ на локомотиве, оборудованном АЛСН или КПД;

выключить тумблер питания КЛУБ-У при включенном ЭПК;

выключить автоматические выключатели АЛСН или кнопку «локомотивная сигнализация» при включенном ЭПК;

- применить электрическое торможение на тех сериях локомотивов, где 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;

- в пассажирском поезде передать по радиосвязи требование начальнику поезда о необходимости приведения в действие стоп-кранов и ручных тормозов состава, а при невозможности связаться по радиосвязи подавать сигнал «Три коротких» (требование работникам поездной бригады привести в действие ручные тормоза состава);

- при безуспешности попытки остановить поезд подавать сигнал общей тревоги и по поездной радиосвязи дополнительно сообщить ДСП впереди находящейся станции или ДНЦ о случившемся, чтобы они могли принять меры к свободному приему поезда на станцию или пропуску поезда через станцию.

4.2. После остановки поезда машинист обязан:

- зафиксировать кран вспомогательного тормоза в крайнем тормозном положении и поставить на фиксатор;

- установленным порядком доложить ДНЦ или ДСП ближайшей станции, а также машинистам вслед идущих поездов о причине остановки;

- для выяснения причины неудовлетворительной работы автотормозов произвести проверку их действия у каждого вагона;

- если по результатам данной проверки причина неудовлетворительной работы автотормозов не выявлена, заявить ДНЦ непосредственно или через ДСП о необходимости проведения контрольной проверки тормозов.

С учетом профиля пути и обеспечения безопасности движения машинист и ДНЦ совместно определяют станцию, на которой будет проводиться контрольная проверка, и порядок следования поезда до этой станции на основе регистрируемого приказа, передаваемого машинисту по поездной радиосвязи.

Контрольная проверка тормозов осуществляется совместно работниками локомотивного, вагонного (или пассажирского хозяйства в пассажирском поезде).

4.3. При следовании поезда до станции машинист обязан:

- при зеленом огне светофора следовать со скоростью не более 40 км/час;

- светофоры с желтый показанием проследовать со скоростью не более 20 км/час;

- при следовании к светофору с запрещающим показанием остановить поезд на расстоянии 400-500 м до светофора с последующим подтягиванием со скоростью не более 5 км/час.

4.4. В случае, когда выявленную причину отказа автотормозов устранить невозможно локомотивная бригада обязана:

- закрепить поезд от ухода тормозными башмаками;
- привести в действие ручные тормоза (при необходимости);
- дальнейший порядок вывода поезда с перегона определить совместно с ДНЦ.

Поезд, для обеспечения тормозным нажатием, достаточным для безопасного вывода с перегона, может выводиться при помощи нескольких локомотивов с прицепкой их к поезду, либо по частям, с обеспечением каждой выводимой с перегона части поезда тормозным нажатием, обеспечивающим безопасность движения.

5. Порядок действий локомотивной бригады при получении сообщения о следовании на них встречного поезда, потерявшего управление тормозами или ушедших со станции вагонов.

5.1. После получения сообщения от ДНЦ или ДСП о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами (подвижного состава, ушедшего со станции) машинист поезда обязан немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученное сообщение и уточнить время ухода состава на встречу, а так же в зависимости от поездной обстановки:

- по радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, о месте остановки;
- при следовании с пассажирским поездом после остановки дать команду о приведении в действие ручных тормозов и на эвакуацию пассажиров;
- отцепить локомотив от заторможенного состава и отъехать от него на возможно большее расстояние;
- в зависимости от ситуации, по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру или дежурному по станции о принятых мерах;
- после остановки локомотива затормозить вспомогательный тормоз до достижения максимального давления воздуха в тормозных цилиндрах и, в зависимости от типа локомотива, опустить токоприемники, заглушить дизель, отключить рубильник аккумуляторной батареи;
- соблюдая меры личной безопасности немедленно покинуть локомотив и отойти на безопасное расстояние.

5.2. Машинист моторвагонного подвижного состава обязан немедленно затормозить состав и принять меры к безопасной эвакуации пассажиров.

5.3. В зависимости от складывающейся ситуации, после остановки поезда или отцепившегося от состава локомотива, помощник машиниста, соблюдая меры личной безопасности, обязан:

- уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии для задержания идущего на поезд (отцепившийся локомотив) встречного поезда (ушедшего со станции подвижного состава);
- после укладки башмаков немедленно отойти на безопасное расстояние.

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

6.1. При получении сообщения от ДСП (ДНЦ) о показании средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (далее КТСМ) аварийного уровня нагрева (Тревога - 1), руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога один. Предупреждение» машинист обязан принять меры к снижению скорости до 20 км/час, при этом усилить контроль за состоянием поезда и произвести остановку на ближайшей станции.

При наличии на станции осмотрщика вагонов, осмотр состава производит работник вагонного хозяйства и дает заключение о возможности дальнейшего следования. Если на станции нет осмотрщика вагонов, осмотр состава производит машинист поезда порядком, указанным в п.6.3.

Если при осмотре зарегистрированного вагона выявлен нагрев буксового узла по сравнению со смежными буксами вагонов или обнаружены явные признаки разрушения буксового узла (сползание, разрушение сепаратора подшипника, заклинивание колесной пары, нагрев оси до изменения цвета), машинист докладывает об этом ДСП, ДНЦ. Заключение о возможности дальнейшего следования неисправного вагона в составе поезда дается после осмотра буксового узла работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии – машинистом локомотива.

При невыявлении неисправностей машинист извещает ДСП (ДНЦ) и следует с установленной скоростью до ближайшей станции, где имеется работник вагонного хозяйства.

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

6.2. При получении сообщения от ДСП (ДНЦ) о показаниях КТСМ с критическим уровнем нагрева (Тревога - 2), руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога два. Остановка», машинист обязан:

- принять меры к остановке поезда на перегоне служебным торможением, проследовав хвостовой частью напольные устройства средств контроля;

- сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне;
- при получении информации о волочении произвести остановку, применив служебное торможение;
- произвести осмотр поезда порядком, указанным в п.6.3.

При обнаружении явных внешних признаков разрушения буксового узла машинист должен доложить об этом ДСП (ДНЦ), который вызывает к поезду работника вагонного хозяйства для определения возможности дальнейшего следования зарегистрированного вагона.

Если в результате осмотра поезда на перегоне установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции или неисправность не выявлена, локомотивная бригада может продолжить движение до станции со скоростью не более 20 км/час, о чем докладывает ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и вызывает на эту станцию работников вагонного хозяйства для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. При движении локомотивная бригада обязана контролировать состояние поезда в кривых участках пути из кабины локомотива.

Осмотр поезда на станции и принятие решения о дальнейшем следовании производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии – машинистом поезда.

В случае, когда поезд был остановлен с информацией о волочении, а машинист при осмотре зарегистрированного вагона не выявил причину, он обязан осмотреть состояние всего поезда с двух сторон. Если неисправность отсутствует, поезд следует со скоростью 40 км/час до входного светофора станции, и со скоростью 20 км/час от входного светофора до остановки на пути приема. Осмотр поезда производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии – машинистом поезда с докладом ДСП, ДНЦ о результатах осмотра и возможности дальнейшего следования.

6.3. Во всех перечисленных в п.6.1, 6.2 случаях, после остановки поезда машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) ранее полученную информацию:

- наличие в поезде неисправных вагонов и их количество;
- вид неисправности (нагрев буксы, заторможенность колесных пар, нарушение нижнего габарита (волочения);
- порядковый номер зарегистрированной подвижной единицы;
- сторона по ходу движения и порядковый номер оси зарегистрированной единицы;
- уровень (температура) нагрева;
- наличие сбоев средств контроля в счете вагонов.

После уточнения информации, зная порядковый номер вагона по натурному листу, машинист должен определить его инвентарный номер и не позднее 20 мин после остановки поезда произвести осмотр зарегистрированного вагона.

При контроле состояния буксового узла машинист обязан проверить визуально и на ощупь степень нагрева буксовых узлов, ободьев колес и провести осмотр поверхности катания колес с целью выявления ползунов,

наваров, 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, вспучивание 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;
- перекося буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележек;
- в зимнее время - на таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс).

При невыявлении признаков нагрева букс, а также заторможенных колесных пар у осмотренного вагона машинист обязан осмотреть по два смежных вагона в каждую сторону от зарегистрированного.

При наличии информации о сбоях средств контроля в счете вагонов на этот поезд необходимо произвести осмотр всех вагонов с указанной стороны поезда.

Если в результате осмотра установлено, что неисправности букс и заторможенные колесные пары отсутствуют, поезд следует далее с установленной скоростью, до ближайшей станции, где имеется работник вагонного хозяйства и совместно с ним составляется акт.

Результаты осмотра поезда локомотивной бригадой должны быть зафиксированы в журнале формы ТУ-152 и на скоростемерной ленте.

6.4. При остановке поезда на станции по показаниям КТСМ или по графику движения локомотивная бригада (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть вагоны с предаварийным уровнем нагрева (Тревога – 0) буксового узла или заторможенности колесных пар (при наличии у нее такой информации).

6.5. В целях исключения необоснованных остановок по показаниям средств контроля КТСМ машинисту запрещается применять служебное торможение в местах расположения напольных устройств без необходимости.

6.6. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне по показаниям КТСМ машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда. Машинист совместно с начальником поезда (или работником поездной бригады его замещающим) обязан произвести осмотр неисправных вагонов порядком, аналогичным п.6.3. настоящего Регламента. В зависимости от состояния узлов и деталей начальник поезда принимает решение о порядке дальнейшего следования поезда, о чем машинист поезда обязан доложить ДСП (ДНЦ). По результатам осмотра начальником поезда совместно с машинистом составляется акт осмотра.

6.7. В случае остановки МВПС по показаниям КТСМ осмотр поезда производит машинист. По результатам осмотра машинист самостоятельно

принимает решение о порядке дальнейшего следования, о чем докладывает ДСП или ДНЦ.

7. Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава.

7.1. Если перед станцией (искусственным сооружением), где установлено устройство контроля схода подвижного состава (далее УКСПС) при следовании поезда произошло переключение входного (проходного) светофора с разрешающего на запрещающее показание, предупредительного светофора на более запрещающее показание, загорание заградительного светофора, а также получив предупреждение о срабатывании УКСПС от речевого информатора или сообщение ДСП или ДНЦ (и при отсутствии сообщения ДСП, ДНЦ) по поездной радиосвязи, машинист обязан:

- принять меры к остановке поезда и включить красные огни фонарей у буферного бруса;
- сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным в 1-ом разделе настоящего Регламента;
- подавать сигнал общей тревоги (звуковой и световой прозрачно-белый огонь прожектора) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, если от него по радиосвязи ответа не получено;
- направить помощника машиниста для осмотра поезда;
- о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, сообщить ДСП или ДНЦ.

Помощник машиниста обязан:

- произвести осмотр поезда с обеих сторон до хвоста поезда;
- обратить внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава, или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- 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.

7.2. Если локомотивная бригада остановленного поезда обнаружила сход или волочение деталей подвижного состава, она обязана:

- выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию ДНЦ или ДСП, ограничивающим этот перегон;
- в случае схода подвижного состава немедленно произвести его ограждение.

Меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения локомотивная бригада согласовывает с ДНЦ или ДСП.

7.3. Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с ДНЦ принимает поезд на станцию при запрещающем

показании входного светофора установленным порядком со скоростью не более 20 км/ч.

До входного светофора станции машинист должен следовать со скоростью не более 40 км/ч. В случае срабатывания УКСПС перед искусственным сооружением, машинист может увеличить скорость до 40 км/час, только после проследования сооружения всем составом.

7.4. Поезд, прибывший на станцию, осматривает работник пункта технического осмотра вагонов, а при его отсутствии – машинист локомотива. По результатам осмотра определяется порядок дальнейшего следования. Если неисправность не обнаружена, то поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

7.5. 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 или встречного направления движения для передачи соответствующей информации.

7.6. При срабатывании УКСПС под поездом, движущимся по неправильному пути по сигналам автоматической локомотивной сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне или при движении на однопутном перегоне, ДСП станции отправления по поездной радиосвязи должна дать команду машинисту поезда следующего содержания:

"Внимание! Машинист поезда N...., следующего по ... пути в неправильном направлении на перегоне немедленно остановитесь! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДСП станции (название станции, фамилия)".

Команда передается до получения ответа машиниста поезда.

7.7. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за срабатывания УКСПС машинист после выполнения требований раздела 1 настоящего Регламента обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним произвести осмотр вагонов и локомотива.

По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда с машинистом локомотива принимают решение о порядке дальнейшего следования, о чем машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ). О причинах и времени остановки машинистом локомотива и начальником поезда составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, где поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до пункта технического осмотра пассажирских вагонов, где осмотр вагонов и локомотива производится работниками вагонного и локомотивного хозяйства.

7.8. В случае остановки МВПС из-за срабатывания УКСПС осмотр поезда производит машинист. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования, о чем докладывает ДСП или ДНЦ.

8. Порядок действий при повреждении планки габарита подвижного состава.

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

- остановить поезд применением служебного торможения;
- об остановке сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным в 1-ом разделе настоящего регламента;
- направить помощника машиниста для осмотра поезда, который обязан осмотреть поезд с обеих сторон до хвоста поезда, обращая внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава, или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне сообщить ДСП или ДНЦ.

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

- выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию ДНЦ или ДСП, ограничивающим этот перегон;
- в случае схода подвижного состава немедленно произвести его ограждение;
- меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения согласовывать с ДСП или ДНЦ.

8.3. Если неисправность в поезде не обнаружена поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

8.4. 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.

8.5. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за повреждения планки габарита подвижного состава машинист после выполнения требований раздела 1 настоящего Регламента обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним произвести осмотр вагонов и локомотива.

По результатам проверки или устранения неисправности машинистом локомотива совместно с начальником поезда принимают решение о порядке дальнейшего следования, о чем машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ). О причинах и времени остановки начальником поезда и машинистом локомотива составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, где поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до пункта технического осмотра пассажирских вагонов, где осмотр вагонов и локомотива производится работниками вагонного и локомотивного хозяйства.

8.6. В случае остановки МВПС из-за повреждения планки габарита подвижного состава машинист производит 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, где производится повторный осмотр состава.

9. Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне.

9.1. При отказе на локомотиве оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины отказа, машинисту категорически запрещается проследовать станцию и отправляться на перегон.

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

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

- привести в действия автоматические тормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива с фиксацией его в крайнем тормозном положении;

- немедленно объявить по радиосвязи о причинах и месте остановки в соответствии с требованиями пункта 1.3. настоящего Регламента (кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить начальнику или механику-бригадиру пассажирского поезда, а машинист специального самоходного подвижного состава – руководителю работ в хозяйственном поезде), после чего начинается 10-ти 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 для передачи сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива) через машинистов поездов встречного (попутного) направления или используя сотовую связь.

9.3. После получения доклада от машиниста поезда о вынужденной остановке из-за неисправности тягового подвижного состава, ДНЦ и ДСП запрещается в течение 10 минут отвлекать локомотивную бригаду вызовами по радиосвязи.

9.4. При отказах оборудования локомотивов (МВПС, ССПС) для восстановления их работоспособности локомотивные бригады должны использовать штатные аварийные схемы, предусмотренные заводом-изготовителем.

9.5. В случае устранения неисправности на локомотиве (МВПС, ССПС) машинисту локомотива (МВПС, ССПС), остановившемуся на перегоне и затребовавшему вспомогательный локомотив, категорически запрещается

приводить локомотив (МВПС, ССПС) в движение, при этом машинист обязан доложить по радиосвязи ближайшему ДСП ограничивающему перегон и ДНЦ об устранении неисправности и согласовать с ним дальнейшие действия.

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

- произвести сокращенное опробование тормозов;
- дать команду помощнику машиниста на извлечение из-под колес вагонов тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов вагонов, а в пассажирском поезде – передать информацию об извлечении тормозных башмаков и отпуске ручных тормозов начальнику поезда;
- после возвращения в кабину локомотива (МВПС, ССПС) помощника машиниста дать ему команду на отпуск ручных тормозов локомотива (МВПС, ССПС).

9.6. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после остановки поезда машинист обязан:

- лично убедиться в фактическом месте нахождения поезда по ближайшему километровому и пикетному столбикам;
- 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;
- если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности 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 на закрепление грузового поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов;
- доложить по радиосвязи дежурному по ближайшей станции, ограничивающей перегон, и поезвному диспетчеру о закреплении поезда, указав количество тормозных башмаков, которыми закреплён подвижной состав;
- при обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником поезда (поездным электромехаником) и проводником хвостового вагона по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

9.7. Помощник машиниста обязан:

- зафиксировать время передачи машинистом по радиосвязи информации о причинах, месте и времени вынужденной остановки поезда, а также время и фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ о подтверждении принятой ими информации на обратной стороне бланка предупреждений формы ДУ-61;
- привести в действие ручные тормоза локомотива;

- произвести набор воздуха в запасный резервуар токоприемника (если это предусмотрено конструкцией локомотива);

- убедиться в том, что поезд заторможен, а ручка крана вспомогательного тормоза усл. № 254 в крайнем тормозном положении с фиксацией ее защелкой (скобой);

- при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза визуально убедиться в опускании токоприемников;

- при необходимости вести переговоры по радиосвязи с указанием своей фамилии и должности;

- контролировать отсчет времени от момента остановки и докладывать машинисту;

- для определения схемы укладки тормозных башмаков по натурному листу поезда установить нахождение в нем груженых вагонов и их порядковые номера с головы состава;

- если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, по указанию машиниста закрепить поезд тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов.

Укладка тормозных башмаков производится под груженные вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс должен касаться обода колеса вагона). Закрепление производится из расчета один тормозной башмак под один вагон. При необходимости приводятся в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии норм, указанных в приложении 2, раздел 7, таблица № 6 Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог от 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ-277 (аварийные таблицы с указанием норм закрепления в зависимости от веса поезда и профиля пути обслуживаемых участков разрабатываются в эксплуатационных локомотивных депо);

- после возвращения доложить машинисту, ДСП ограничивающим перегон (ДНЦ) о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза, после чего об этом сделать отметку в журнале формы ТУ-152.

9.8. Приказ на закрытие перегона для движения поездов ДНЦ передает ДСП, ограничивающим перегон, машинисту поезда, затребовавшему помощь и машинисту вспомогательного локомотива.

9.9. Машинист поезда, вынуждено остановившегося на перегоне, после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи обеспечивает ограждение поезда.

Ограждение поезда с головы производится помощником машиниста укладкой петард на расстоянии 800 м от головы поезда. После укладки петард

помощник машиниста должен отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и подавать сигнал остановки.

Ограждение поезда с хвоста производится в порядке, установленном пунктами 3.13 – 3.15. Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, утвержденной МПС России 26.05.2000 № ЦРБ-757.

9.10. После определения порядка оказания помощи (в соответствии с требованиями ИДП) ДНЦ, ДСП и машинист вспомогательного локомотива обязаны сверить по радиосвязи данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

9.11. Разрешения формы ДУ-64 выдаются дежурным по станции после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона).

9.12. Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

- при движении по неправильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/час;

- при движении по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у красного проходного светофора – со скоростью не более 20 км/час;

- по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоблокировке, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/час;

- при электрожелезнодорожной системе и телефонных средствах связи аналогично следованию при полуавтоматической блокировке.

9.13. При оказании помощи остановившемуся поезду с головы машинист вспомогательного локомотива после остановки не менее чем за 2 км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64, обязан:

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

- по сигналу, подаваемому помощником машиниста ограждающего поезд, остановиться и после снятия петард произвести его посадку на локомотив, продолжить следование со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться;

- остановиться за 10 м до локомотива поезда, согласовать свои действия с машинистом остановившегося поезда, произвести сцепление, зарядить тормоза и

произвести сокращенное опробование, убедиться в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава опущены;

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

10. Порядок действий при неисправности контактной сети или повреждении токоприемников.

10.1. Машинист поезда, остановившегося на перегоне из-за повреждения контактной сети или других устройств электроснабжения, обязан:

- немедленно сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным п. 1.3. настоящего Регламента;

- в случаях обнаружения повреждения токоприемников, крышевого оборудования ЭПС или контактной сети применить экстренное торможение и одновременно, не дожидаясь остановки поезда, принять меры к опусканию токоприемников на электроподвижном составе;

- если контактный провод находится на крыше подвижного состава, после остановки поезда принять возможные меры к исключению попадания людей в опасную зону, а при следовании с пассажирским поездом предупредить начальника поезда 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.

10.2. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

- отключить на ЭПС силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирского поезда, опустить токоприемники;

- произвести осмотр локомотива (без подъема на крышу), контактной сети и состава поезда;

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

- если осмотром установлено, что движение может быть возобновлено, продолжить движение, сообщив ДСП (ДНЦ) о принятых мерах;

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

- если по условиям профиля невозможно проследовать место повреждения контактной сети с опущенными токоприёмниками или когда повреждённые конструкции выходят за габарит подвижного состава, произвести остановку поезда, сообщить по радиосвязи ДСП (ДНЦ) станций, ограничивающих перегон, и машинистам вслед идущих поездов, о причине остановки, произвести закрепление подвижного состава, согласно установленных норм и набрать воздух в главные и запасные резервуары.

- при повреждениях контактной сети, токоприемников, крышевого электрооборудования, при которых движение ЭПС невозможно, при отсутствии габарита верхнего строения пути или габарита подвижного состава, немедленно вызвать работников контактной сети.

10.3. Работники дистанции электроснабжения приступают к восстановительным работам на контактной сети, только после получения от энергодиспетчера приказа на производство работ.

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

10.4. Работники дистанции электроснабжения допускаются на крышу ЭПС только после заземления контактной сети переносными заземляющими штангами и предъявления машинисту удостоверения установленного образца. При этом первым на крышу подвижного состава поднимаются работники ЭЧ.

10.5. Поврежденные токоприемники должны быть введены в габарит подвижного состава и надежно увязаны работниками дистанции электроснабжения и локомотивной бригадой. При этом неисправный токоприемник должен быть отключен от силовой цепи высоковольтным разъединителем. За качество увязки токоприемников и состояние крышевого оборудования ЭПС отвечает машинист.

По окончании осмотра и увязки токоприемников машинист должен получить уведомление от работников дистанции электроснабжения о подаче напряжения.

При эксплуатации локомотивов постоянного тока по условиям характеристики токоприемников по максимальному значению тока, запрещается отправляться при неисправности двух и более токоприемников.

10.6. Локомотивная бригада и работники контактной сети проводят расследование причин повреждения, в пункте смены локомотивных бригад или смены локомотива с оформлением акта (приложение Г).

11. Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети.

11.1. При отключении напряжения в контактной сети машинист обязан:

- немедленно перевести контроллер в нулевое положение и визуально проверить состояние токоприемников и элементов контактной сети;
- при отсутствии повреждения токоприемников и контактной сети движение поезда осуществить по инерции при отключенных силовых, вспомогательных цепях и контакторе отопления поезда;
- контролировать запас воздуха в главных резервуарах локомотива, показание киловольтметра контактной сети;
- при успешной подаче напряжения в контактную сеть возобновить движение поезда в тяговом режиме.

11.2. При отсутствии напряжения в контактной сети в интервале от первой до второй минуты машинист должен произвести опускание токоприемников.

11.4. В интервале времени от двух до четырех минут включительно, после опускания всех токоприемников на ЭПС проверяется исправность устройств электроснабжения, и производится остановка поезда служебным торможением.

11.5. В интервале времени от 4 до 10 минут после первого снятия напряжения с контактной сети локомотивные бригады приступают по указанию ДНЦ на перегонах и ДСП на станциях к поочередному подъёму токоприемников на ЭПС. При этом внимательно наблюдают за состоянием токоприёмников, другого крышевого электрооборудования для выявления неисправности. При отсутствии видимых неисправностей на ЭПС включаются силовые и вспомогательные цепи, контактор отопления поезда. При наличии напряжения в контактной сети возобновляется движение в тяговом режиме.

12. Порядок действий в случае завышения давления в тормозной магистрали пассажирского поезда.

12.1. При несанкционированном завышении давления в тормозной магистрали пассажирского поезда устранение перезарядки ТМ производится после его остановки. При этом машинист должен:

- в случае перезарядки ТМ до 6 кгс/см^2 произвести служебное торможение с разрядкой до 4 кгс/см^2 и отпустить тормоза с завышением давления в УР до $5,3\text{-}5,4 \text{ кгс/см}^2$ (данная величина давления на $0,2\text{-}0,3 \text{ кгс/см}^2$ выше давления, оставшегося в запасном резервуаре у вагона, имеющего наименьший выход штока);

- в случае перезарядки магистрали до 7 кгс/см^2 произвести торможение снижением давления до 5 кгс/см^2 , через 15-20с, отпустить тормоза повышением давления до $6,2\text{-}6,3 \text{ кгс/см}^2$, а через 1-1,5 мин снова выполнить торможение снижением давления в УР до 4 кгс/см^2 и отпустить тормоза повышением давления до $5,3\text{-}5,4 \text{ кгс/см}^2$;

- в случае перезарядки до 8 кгс/см^2 произвести три торможения, каждый раз снижая давление на 2 кгс/см^2 и повышая его при отпуске на $1,2 \text{ кгс/см}^2$ через 1-1,5 мин.

- в случае перезарядки тормозной магистрали выше давления включения компрессора учитывать, что при падении давления в ГР менее давления перезарядки ТМ сработают тормоза в поезде.

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 произвести отпуск тормозов путем выпуска воздуха из запасных резервуаров через выпускной клапан.

После зарядки тормозов поезда машинист поезда должен произвести торможение с разрядкой ТМ на $0,5\text{-}0,6 \text{ кг/см}^2$ и произвести отпуск тормозов. Помощник машиниста при следовании от хвостового вагона на локомотив

обязан проверить отпуск всех вагонов в поезде.

12.2. При несанкционированном завышении давления в тормозной магистрали МВПС машинист должен:

- плавно остановить поезд электропневматическим тормозом с применением минимальной величины давления в тормозных цилиндрах;
- перекрыть разобщительный кран от крана машиниста усл. №395 к тормозной магистрали;
- разрядить уравнильный резервуар до нормального зарядного давления;
- применяя электропневматические тормоза произвести несколько торможений с последующим отпуском до снижения давления в тормозной магистрали до давления, на $0.1-0.2 \text{ кг/см}^2$ меньше чем в уравнильном резервуаре;
- открыть разобщительный кран от крана машиниста усл. №395 к тормозной магистрали и выполнить ступень торможения автоматическими тормозами с разрядкой на $1,0 \text{ кгс/см}^2$;
- после ликвидации перезарядки тормозной магистрали направить вдоль состава поезда помощника машиниста, который соблюдая технику безопасности должен проверить отпуск тормозов каждого вагона по отсутствию выхода штоков тормозных цилиндров и отходу тормозных колодок от колес;
- после убеждения помощником машиниста в отпуске тормозов всего состава и его доклада об этом по приходу в хвостовую кабину управления, произвести сокращенное опробование тормозов.

13. Порядок действий локомотивной бригады при перезарядке тормозной магистрали в составе грузового поезда.

13.1. При управлении тормозами грузового поезда (воздухораспределители установлены на равнинный режим) и завышении давления в тормозной магистрали машинист обязан проверить четкость постановки ручки крана машиниста во 2-е положение. При условии правильной регулировки стабилизатора крана машиниста темпом $0,2 \text{ кг/см}^2$ за 80-120 сек и удовлетворительной плотности уравнильного поршня снижение давления до зарядного произойдет автоматически.

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

- остановить поезд разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени $0,6-0,7 \text{ кг/см}^2$;
- после остановки снизить давление в тормозной магистрали поезда до $3,5 \text{ кг/см}^2$ и по истечении 1 минуты при работе тормозного компрессора и максимальном давлении в питательной магистрали произвести отпуск тормозов завышением давления по уравнильному резервуару до $5,8 - 6,5$

кг/см².

13.3. Помощник машиниста обязан:

- произвести осмотр поезда, при этом убедиться в отпуске тормозов каждого вагона;
- если выявлены вагоны с не отпущившими тормозами, отпуск произвести вручную, разрядкой рабочей камеры воздухораспределителя;
- по прибытии к хвосту поезда произвести продувку тормозной магистрали;
- по окончании продувки тормозной магистрали совместно с машинистом выполнить сокращенное опробование тормозов по срабатыванию 2-х хвостовых вагонов разрядкой тормозной магистрали по манометру уравнительного резервуара на 0,6 – 0,7 кг/см²;
- записать номер хвостового вагона и убедиться в наличии хвостового сигнала;
- возвращаясь на локомотив проверить отпуск тормозов каждого вагона.

13.4. При перезарядке тормозов грузового поезда с воздухораспределителями, установленными на горный режим, их отпуск после остановки, производится вручную разрядкой рабочей камеры.

13.5. При выявлении в пути следования завышения давления при нахождении ручки крана по 2-м положению машинист должен перевести ручку крана машиниста в 4-е положение, при этом:

- если рост давления прекратился, то по условиям ведения и на свое усмотрение, осуществляя контроль за состоянием поезда, продолжить движение до первой станции чередуя 2-е и 4-е положения, при условии, что можно поддерживать постоянное давление в ТМ в пределах 5,0 – 5,2 кг/см²;
- если в процессе движения поезда произойдет замедление скорости, не соответствующее профилю пути, немедленно остановить поезд служебным торможением для его осмотра;
- если рост давления в УР и ТМ не прекратился, для возможности следования до ближайшей станции, при нахождении ручки крана машиниста во 2-м положении, увеличить темп ликвидации сверхзарядного давления путем затяжки пружины стабилизатора по часовой стрелке и, если этого недостаточно, плавно ослабить пробку клапана в верхней части стабилизатора.

14. Порядок действий при возникновении пожара в поезде.

14.1. При обнаружении пожара в локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону машинист должен остановить поезд на участке, по возможности горизонтальном и благоприятном для подъезда пожарных автомобилей (у шоссе, на дорогах, переездах).

14.2. Категорически запрещается останавливать поезд с горящими вагонами, независимо от рода груза: на железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого

распространения огня или препятствующих организации тушения пожара и эвакуации пассажиров.

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

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

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

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

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

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

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

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

на железнодорожной станции – начальником станции, его заместителем, а в их отсутствие дежурным по станции;

на перегоне – локомотивной бригадой совместно с поездной бригадой;

во всех остальных случаях – локомотивной бригадой.

14.6. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

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

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

14.7. Локомотивной бригаде необходимо при пожаре:

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

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

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

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

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

В вагонах пассажирского поезда, тушение пожара осуществляется поездной бригадой, локомотивная бригада в тушении пожара не участвует.

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

14.8. При возникновении пожара в локомотиве локомотивная бригада обязана:

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

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

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

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

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

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

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

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

14.9. При возникновении пожара в МВПС локомотивная бригада обязана:

- на 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 к его удержанию на месте;
- на дизель-поездах (автомотрисах, рельсовых автобусах) - перевести в нулевое положение рукоятку контроллера и остановить дизель (на дизель-поездах ДР1 остановить также вспомогательный дизель), выключить все приборы управления на пульте управления, остановить дизель-поезд (автомотрису, рельсовый автобус) и принять меры к его удержанию на месте;
- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон;
- убедиться в том, что все токоприемники опущены и что контактный провод, который может быть пережжен, не касается вагонов;
- при необходимости оповестить пассажиров о случившемся по внутрисалонной связи, организовать эвакуацию пассажиров из горящего вагона и вагонов, которым угрожает опасность;
- запереть кабину, из которой производилось управление, и приступить вместе с помощником к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и песок;
- если подвижной состав оборудован установкой пожаротушения привести ее в действие;
- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, принять меры к расцепке состава и отводу горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны или находящиеся вблизи здания и сооружения, не менее 50 м и совместно с прибывшими пожарными подразделениями ликвидировать пожар.

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

15.1. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар локомотива, МВПС локомотивная бригада обязана:

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

- при ослабленном бандаже или стопорном кольце более установленных норм заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда, а после прибытия вспомогательного локомотива выключить тяговый электродвигатель, тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч;

- при устоявшемся провороте бандажа колесной пары без признаков ослабления бандажа и стопорного кольца, на данной колесной паре, отключить тяговый электродвигатель, исключить действие тормозов, поставить новую метку и установив контроль за техническим состоянием данной колесной пары довести поезд до конечной станции;

- при обнаружении повторного проворота бандажа 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 с хвоста поезда и, после прибытия вспомогательного локомотива, выключить тяговый электродвигатель и тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч.

- об обнаруженном провороте бандажа произвести запись в журнале технического состояния локомотива.

15.2. Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава:

- при обнаружении в пути следования у 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 такой вагон (тендер) без отцепки от поезда до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар, со скоростью не свыше 100 км/ч в пассажирском поезде и не свыше 70 км/ч в грузовом поезде;

- при глубине ползуна от 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 до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч. На ближайшей станции колесная пара должна быть заменена;

- при глубине ползуна свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона МВПС разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа двигателей) поврежденной колесной пары отключены.

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:

Глубина ползуна, мм	Длина ползуна, мм, на колесах диаметром, мм		
	Ø 1250	Ø 1050	Ø 950
0,7	60	55	50
1,0	71	65	60
2,0	100	92	85
4,0	141	129	120
6,0	173	158	150
12,0	244	223	210

16. Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи.

16.1. При выходе из строя КВ или УКВ диапазона радиостанции на локомотиве, машинист обязан доложить об этом ДСП или ДНЦ и следовать по приказу ДНЦ до пункта смены локомотивных бригад, где имеется пункт технического обслуживания локомотивов или контрольный пост радиосвязи, используя для переговоров исправный частотный диапазон.

16.2. ДНЦ лично или через ДСП обязан проверить связь с машинистом в исправном диапазоне и дать регистрируемый приказ на дальнейшее следование.

16.3. При неисправности КВ диапазона радиостанции, информацию речевого информатора КТСМ, УКСПС, а так же другую информацию связанную с изменениями поездной обстановки на перегоне, ДСП или ДНЦ должны продублировать машинисту по УКВ диапазону радиостанции.

16.4. При выходе из строя КВ и УКВ диапазонов радиостанции на локомотиве машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.5. На участках с диспетчерской централизацией при выходе из строя поездной радиосвязи КВ-диапазона машинист локомотива должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.6. При выходе из строя радиосвязи КВ или УКВ-диапазона на локомотиве пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.7. 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, а так же исправной межкабинной связи, исправной и включенной радиосвязи в задней кабине. Следование поезда осуществляется по приказу ДНЦ.

17. Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности.

17.1. В случае возникновения неисправности основных систем безопасности АЛСН, КЛУБ, ЕКС и невозможности восстановления их действия машинист обязан:

- незамедлительно получить регистрируемый приказ ДНЦ на следование поезда с неисправными устройствами безопасности;
- при наличии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать со скоростью не более 100 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 70 км/час для грузовых поездов;
- при отсутствии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать при зелёном огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 50 км/час для грузовых поездов;
- светофор с жёлтым огнём (двумя жёлтыми огнями) проследовать со скоростью не более 40 км/час.

17.2. При следовании по участку машинист обязан периодически проверять работоспособность приборов безопасности и, если их работоспособность восстановится, продолжить движение с включенными устройствами, сообщив об этом поездному диспетчеру.

17.3. По прибытию на конечный пункт следования машинист должен доложить руководству депо о случае ведения поезда с неисправными приборами безопасности, а так же сделать об этом запись на оборотной стороне скоростемерной ленты и в журнале технического состояния локомотива.

17.4. При следовании с неисправными устройствами безопасности запрещается:

- передавать управление локомотивом помощнику машиниста;
- помощнику машиниста отлучаться из кабины управления.

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

При получении устного сообщения о минировании поезда локомотивная бригада должна:

- запомнить внешние признаки заявителя, а также сведения о месте взрыва или заложения взрывного устройства, времени его срабатывания, полученную информацию немедленно передать поездному диспетчеру, дежурному по ближайшей станции;
- при следовании с грузовым поездом, по согласованию с ДНЦ и ДСП ближайшей станции принять меры к снижению скорости до 40 км/ч и следовать до станции, указанной ДНЦ;
- при следовании с пассажирским поездом сообщить об этом начальнику поезда, а при невозможности вызова начальника поезда по радиосвязи, остановить поезд и передать полученную информацию проводнику первого вагона;
- далее следовать до станции, указанной ДНЦ, со скоростью не более 25 км/ч;
- по прибытию на станцию остановить поезд в месте, указанном дежурным по станции, и далее руководствоваться его указаниями;
- при необходимости принять участие в эвакуации пассажиров.

19. Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом.

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

- остановить поезд экстренным торможением, для чего перевести ручку крана машиниста в крайнее правое положение (VI положение) или ручку комбинированного крана в крайнее правое положение;
- после остановки поезда ручку крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение и зафиксировать ее фиксатором
- о случившемся по радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, в пассажирском поезде начальнику поезда, в МВПС сделать объявление по оповестительной установке о вызове медработников из числа пассажиров для оказания помощи;
- оказать первую медицинскую помощь машинисту;
- согласовать с ДНЦ порядок дальнейших действий;
- при невозможности дальнейшего следования, по согласованию с ДНЦ, закрепить поезд всеми имеющимися средствами локомотива (ручные тормоза локомотива, тормозные башмаки).

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

- остановиться для оказания медицинской помощи и доставки пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение;
- проконтролировать правильность закрепления состава остановившегося поезда.

19.3. В случае потери работоспособности машиниста при ведении поезда, помощник машиниста, имеющий права управления локомотивом по указанию ДНЦ имеет право довести поезд до ближайшей станции, где будет оказана медицинская помощь машинисту со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, при этом ДНЦ согласовывает возможность управления поездом помощником машиниста с дежурным по эксплуатационному локомотивному депо.

20. Порядок действий при наезде на человека или столкновении с автотранспортным средством.

20.1. Если на железнодорожном пути, который входит в маршрут движения поезда, находится человек или автотранспортное средство локомотивная бригада обязана:

- подавать оповестительный сигнал до того момента, пока человек или автотранспортное средство не покинет опасную зону;
- применить экстренное торможение в случае возникновения угрозы наезда или столкновения (человек не реагирует на подаваемые звуковые сигналы, автотранспортное средство не покидает опасную зону).

20.2. После столкновении с автотранспортным средством машинист обязан:

- о причинах остановки по радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда;
- после осмотра места происшествия дополнительно сообщить о наличии пострадавших, необходимости вызова скорой помощи, наличии габарита соседнего пути;
- осмотреть локомотив с вагонами поезда и по возможности устранить неисправности, а при невозможности устранения сообщить об этом ДНЦ (ДСП);
- при невозможности дальнейшего следования, затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд (если в этом есть необходимость);
- согласовать с ДНЦ (ДСП) порядок дальнейших действий в случае, если имеются пострадавшие, жертвы или нарушен габарит.

20.3. При наезде на человека машинист обязан:

- о причинах остановки по радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурному по станции и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда;
- направить на место происшествия помощника машиниста, который обязан определить состояние пострадавшего и в случае, если пострадавший жив, оказать первую медицинскую помощь, а в случае смертельного исхода, тело пострадавшего вынести за габарит подвижного состава и доложить машинисту о принятых мерах;
- после получения информации от помощника машиниста о положении на месте происшествия, дальнейшие действия согласовать с ДНЦ (в случае остановки поезда на перегоне) или с начальником станции (ДСП), в случае остановки поезда в пределах станции;
- при необходимости через ДСП вызвать скорую помощь или, в зависимости от обстоятельств, доставить пострадавшего до станции в вагоне пассажирского поезда или на локомотиве грузового поезда.

21. Порядок действий поездного диспетчера и дежурного по станции в случае, когда поезд, следующий на станцию, потерял управление тормозами или при уходе вагонов со станции на перегон.

21.1. ДСП, получив сообщение о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, обязан в зависимости от поездной обстановки и при наличии свободного пути на станции незамедлительно приготовить маршрут приема поезда на свободный путь и по согласованию с ДНЦ принять одно из следующих решений:

- организовать всеми возможными средствами остановку поезда (установка тормозных башмаков, использование локомотива и т.д.);
- в случае невозможности остановки поезда обеспечить его пропуск на следующий свободный перегон;

- направить поезд в улавливающий, предохранительный тупик или на другие пути, на которых возможна вероятность остановки поезда или снижения степени последующих тяжелых последствий;

- в случае отсутствия свободных путей, улавливающих, предохранительных тупиков и подъездных путей, а также невозможности остановки поезда с помощью тормозных башмаков или локомотива, направить поезд на один из путей, занятых подвижным составом, в котором нет вагонов с людьми, загруженных ВМ и другими опасными грузами, при этом используя все виды связи, информировать работников, находящихся на территории станции и, особенно, в зоне надвигающейся опасности, связанной с приемом неуправляемого поезда.

Независимо от возможности остановки поезда на перегоне действия работников станции, куда следует неуправляемый поезд, аналогичны перечисленным.

Если на перегоне (или пути многопутного участка) оказался поезд встречного направления, то ДНЦ и ДСП обязаны довести сложившуюся ситуацию до машиниста этого поезда любыми возможными способами.

21.2. В случае ухода вагонов со станции на перегон ДСП, получив информацию об уходе вагонов, обязан:

- немедленно сообщить об этом всем работникам, находящимся на путях, а последние - принять меры к задержанию вагонов;

- если задержать ушедшие вагоны не удалось - незамедлительно поставить в известность об этом ДНЦ, ДСП соседней станции и сообщить машинистам поездов, находящихся на перегоне

Дежурный по станции, в сторону которой ушли вагоны, получив сообщение, обязан:

- приготовить маршрут для приема вагонов на наиболее безопасный путь (в предохранительный тупик, вытяжной путь, в направлении сбрасывающего устройства);

- приготовить тормозные башмаки для задержания вагонов;

- предупредить работников станции и дежурных по переездам;

- не допускать выхода вагонов на путь, занятый пассажирским поездом, используя для этой цели все средства вплоть до отправления навстречу движущимся вагонам локомотива или локомотива с вагонами.
