

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением Горьковской железной дороги
от «___» _____ 2018 г. № _____

ИНСТРУКЦИЯ

по организации работы машинистов локомотивов без помощника
машиниста на Горьковской железной дороге

Нижний Новгород
2018 год

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-208/р от 31.08.2018

Содержание

1.	Общие положения	4
2.	Требования к машинисту локомотива, работающему без помощника машиниста	5
3.	Общие требования к организации проведения обучения и проверки знаний машинистов для работы без помощника машиниста	7
4.	Организация труда и отдыха машинистов, работающих без помощника машиниста	8
5.	Требования к локомотивам, обслуживаемым одним машинистом	9
6.	Требования к объектам инфраструктуры железных дорог при вождении поездов, обслуживаемых машинистом локомотива, работающим без помощника машиниста	11
7.	Обязанности дежурного персонала	12
8.	Регламент взаимодействия со всеми участниками перевозочного процесса	13
9.	Порядок прицепки и отцепки локомотива к составу поезда (от состава)	16
10.	Порядок опробования тормозов и подготовка к отправлению	19
11.	Порядок подключения и отключения отопления в пассажирских поездах	20
12.	Порядок действий машиниста перед приведением поезда (локомотива) в движение при отправлении	21
13.	Выполнение машинистом основных обязанностей при управлении локомотивом без помощника машиниста в пути следования или при выполнении маневровой работы	22
14.	Требования к поездной бригаде пассажирского поезда, при его ведении машинистом, работающим без помощника машиниста	26
15.	Порядок взаимодействия машиниста со всеми участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций	27
16.	Порядок взаимодействия работников в случаях непроизводственного травматизма	28
17.	Действия в случае несанкционированного выезда автотранспорта на охраняемый (неохраняемый) переезд, железнодорожный путь	30
18.	Порядок взаимодействия работников в случаях неисправности контактной сети, крышевого оборудования локомотива	31
19.	Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных устройств	31
20.	Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара на	

локомотиве	32
21. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара в подвижном составе пассажирского поезда	34
22. Порядок действий работников при отсутствии ответа машиниста при вызове его посредством радиосвязи	35
23. Порядок взаимодействия работников в случае невозможности ведения пассажирского поезда машинистом по состоянию здоровья	35
24. Порядок взаимодействия работников при получении машинистом информации о срабатывании средств контроля состояния подвижного состава КТСМ	36
25. Порядок взаимодействия работников при получении информации о срабатывании УКСПС	37
26. Порядок взаимодействия работников при получении информации об искрении в составе поезда	39
27. Порядок взаимодействия работников при несанкционированном движении вагонов, навстречу подвижному составу	39
28. Порядок взаимодействия работников в случаях отцепки вагонов на промежуточной станции	40
29. Порядок взаимодействия работников при обнаружении в пути следования лопнувшего рельса	41
30. Приложение 1	43

1. Общие положения

1.1. Настоящая инструкция определяет:

а) основные положения и требования к организации вождения поездов и выполнения маневровой работы машинистов локомотивов в «одно лицо» в пассажирском, маневровом видах движения и на подталкивании;

б) требования, предъявляемые к локомотивам при их обслуживании машинистами без помощника машиниста

в) требования к объектам инфраструктуры железных дорог;

г) регламент взаимодействия машинистов со всеми участниками перевозочного процесса в аварийных и нестандартных ситуациях.

1.2. Участки следования и номера пассажирских поездов, обслуживаемых машинистом в «одно лицо», предоставляются руководителями Горьковской дирекций тяги, согласовываются руководителями Горьковского филиала АО «ФПК» и утверждаются первым заместителем начальника Дирекции тяги.

1.3. Ссылки на нормативные документы.

1.3.1. Типовая Инструкция организации вождения поездов и по выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста в «одно лицо», утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. №4р;

1.3.2. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее ПТЭ);

1.3.3. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации. Приложение №8 к ПТЭ;

1.3.4. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации. Приложение №7 к ПТЭ;

1.3.5. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, приложение №18, утверждены Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60;

1.3.6. Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО «РЖД» ПОТ РЖД-4100612-ЦТ-103-2017, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 9 октября 2017 г. N 2050р.

2.3.1. Приказ Минтранса России от 9 марта 2016 г №44 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связанных с движением поездов»;

1.3.7. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13 августа 2013 г. № 1754р.

3. Требования к машинисту локомотива, работающему без помощника машиниста в «одно лицо»

2.1. К машинистам, назначаемым для работы в «одно лицо», по видам движения предъявляются следующие обязательные требования:

а) пассажирским - имеющим класс квалификации не ниже второго и стаж работы не менее двух лет в пассажирском движении;

б) маневровым - имеющим класс квалификации не ниже третьего и стаж работы не менее одного года в маневровом движении;

в) в подталкивании - имеющим класс квалификации не ниже третьего и стаж работы в грузовом движении или подталкивании не менее двух лет;

г) маневровая работа на тракционных путях депо - допускается без класса квалификации со стажем работы в грузовом, маневровом, пассажирском движении не менее одного года.

2.2. Подбор кандидатов из числа машинистов для работы в «одно лицо» производится по деловым и моральным качествам работников, не имеющих за последние шесть месяцев нарушений действующих инструкций, событий и отказов технических средств по вине локомотивной бригады, технологической и производственной дисциплины, успешно прошедшие испытания в комиссии под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо.

2.3. Прошедшими испытания считаются работники, показавшие удовлетворительный уровень знаний и умение правильно применять ПТЭ, нормативные документы ОАО «РЖД» и настоящую инструкцию в практической работе. Ответственность за качество проведения и объективность принятого решения возлагается на председателя комиссии.

2.4. Учёт проведения испытаний производится в специальном «Журнале учёта результатов испытаний при переводе машиниста для работы в «одно лицо», который хранится в отделе кадров структурных подразделений Горьковской дирекции тяги после его окончания не менее 5 лет.

2.5. При положительном результате обязательного медицинского осмотра и первичного профессионального психофизиологического отбора, по результатам которого присваивается 1 группа.

Заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо по кадрам и социальным вопросам по рекомендации закрепленного машиниста-инструктора подготавливает список кандидатов на должность машинистов для работы в «одно лицо» по видам движения и утверждает приказом начальника депо.

2.6. В целях приобретения навыков работы кандидаты на должность машинистов для работы в «одно лицо» в обязательном порядке проходят теоретическое и практическое обучение с отрывом от производства в дорожной технической школе (учебном центре). По окончании обучения кандидату выдается свидетельство, копия которого хранится в личном деле работника.

2.7. По окончании обучения кандидата на должность машиниста в «одно лицо» машинистом-инструктором закрепленной колонны проводится контрольно-заключительная поездка в пассажирском, хозяйственном, вывозном виде движения на полное плечо участка (участков) обслуживания в обоих направлениях, а в маневровом и подталкивании в течении одной полной смены.

2.8. По результатам проведенных контрольно-заключительных поездок машинистом-инструктором закрепленной колонны производится запись в служебном формуляре ф. ТУ-57 и выдается письменное заключение для самостоятельной работы машинистом в «одно лицо». Заключение и отчет о выполненных поездках хранятся в личном деле работника.

2.9. С машинистами, успешно прошедшими теоретические и практические испытания, в комиссии под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо проводится собеседование по вопросам обеспечения безопасности движения и безопасным методам труда.

При проведении собеседования, заместителем начальника эксплуатационного локомотивного депо по кадрам и социальным вопросам представляется комиссии полный пакет документов, необходимых при переводе машиниста для работы в «одно лицо», который включает в себя:

а) личное заявление работника о переводе его машинистом для работы в «одно лицо»;

б) акт о прохождении теоретических испытаний в комиссии под председательством начальника эксплуатационного локомотивного депо по форме (приложение № 1 к настоящей инструкции);

в) свидетельство об окончании обучения в дорожной технической школе (учебном центре);

г) заключение врачебно-экспертной комиссии о профессиональной пригодности для работы машинистом в «одно лицо» с указанием вида движения;

д) заключение психолога о наличии у машиниста первой группы профессиональной пригодности;

е) заключение и отчёт машиниста-инструктора закреплённой колонны о выполненных контрольно-заключительных поездках и допуске к самостоятельному управлению локомотивом в «одно лицо» на конкретных участках обслуживания и сериях локомотивов.

Проведённое начальником эксплуатационного локомотивного депо собеседование с работником отражается в служебном формуляре ф. ТУ-57, по результатам которого в структурном подразделении Горьковской дирекции тяги издается приказ о допуске машиниста к самостоятельной работе в «одно лицо».

2.10. Списки машинистов, назначаемых для управления локомотивами в «одно лицо», должны пересматриваться и утверждаться за месяц до установленной ОАО «РЖД» даты ввода графика движения поездов на год руководителями Горьковской дирекции тяги, один раз в год.

2.11. Периодическую аттестацию данной категории работников по знанию нормативных и правовых актов, направленных на обеспечение безопасности движения, безопасным методам труда и знание технико-распорядительных актов станций, регламентирующих организацию движения поездов и выполнение маневровой работы, производить по порядку и в сроки установленные положением «О проведении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р.

3. Требования к организации проведения обучения и проверки знаний машинистов для работы в «одно лицо»

3.1. Теоретическое обучение машинистов локомотивов для работы в «одно лицо» должно проводиться с отрывом от производства в дорожных технических школах (учебных центрах), по учебным планам и программам, согласованным в Дирекции тяги.

3.2. Для обучения машинистов для работы в «одно лицо» учебный план и программа курсов повышения квалификации должны составлять не менее 72 часов.

3.3. Учебные планы и программы обучения машинистов локомотивов для работы без помощника машиниста разрабатываются дорожными техническими школами (учебными центрами) и утверждается начальником Горьковской дирекции тяги.

3.4. По окончании курсов обучения кандидатам в машинисты для работы в «одно лицо» выдаётся свидетельство с отметкой о допуске к работе в «одно лицо».

4. Организация труда и отдыха машинистов, работающих в «одно лицо»

При организации производственной деятельности машинистов работающих в «одно лицо» необходимо соблюдение следующих обязательных условий:

4.1. Работа в пассажирском движении организовывается на основе месячного графика рабочего времени (сменности), исключающего сверхурочную работу.

4.2. Работа машинистов в «одно лицо» маневровом видах движения и на подталкивании организовывается на основе графика рабочего времени (сменности). Допускается выработка часов сверхурочной работы данной категории работников только в соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации.

4.3. Работа в «одно лицо» может осуществляться как по обороту, так и с предоставлением отдыха в пунктах смены локомотивных бригад. Продолжительность рабочего времени за поездку по видам движения должна составлять:

- а) пассажирское - не более 7 часов;
- б) маневровое и на подталкивании - не более 12 часов.

4.5. Для данной категории работников устанавливается 40 часовая рабочая неделя. После её выработки работнику предоставляется выходной день. Дни еженедельного непрерывного отдыха должны соответствовать количеству воскресений отчётного периода и предоставляться равномерно в течение всего месяца. Продолжительность междусменного отдыха должна составлять не менее 20 часов.

4.6. Время отдыха в пункте оборота в пассажирском виде движения должно составлять:

- а) дневного - не менее 4 часов;
- б) ночного - не менее 5 часов.

4.7. Машинистам, обслуживающим локомотивы в «одно лицо», во всех видах движения запрещается работать две ночи подряд.

4.8. Порядок установления перерывов в работе или порядок приёма пищи в пути следования определяется приказом начальника Горьковской дирекции

тяги, в маневровом движении на железнодорожных станциях в соответствии с её технологическим процессом.

5. Требования к локомотивам, обслуживаемым одним машинистом

5.1. Не допускается выдача локомотивов, обслуживаемых машинистами в «одно лицо», с превышением установленного срока службы или имеющих перепробег от плановых видов ремонта и технического обслуживания.

5.2. Локомотивы, задействованные для работы машинистов в «одно лицо», должны быть оборудованы и отвечать требованиям п. 10 приложения № 5 к ПТЭ. Список номеров подвижного состава утверждается начальником Горьковской дирекции тяги и пересматривается один раз в год в декабре.

В эксплуатационном локомотивном депо список локомотивов по видам движения с указанием наличия устройств и систем безопасности должен храниться у дежурного по основному, оборотному депо.

5.3. Поездные локомотивы для обслуживания машинистом без помощника машиниста должны быть оборудованы:

- системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности;
- системой контроля бодрствования машиниста;
- другими устройствами по схеме замещения в соответствии с Перечнем устройств безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 13 августа 2013 г. № 1754р;
- системой пожаротушения (для тепловозов);
- блокировкой тормоза (для локомотивов);
- зеркалами заднего вида или видеокамерами заднего вида в обеих кабинах управления и с обеих сторон;
- поездными радиостанциями КВ и УКВ-диапазонов, переносной радиостанцией УКВ-диапазона.

5.4. Маневровые локомотивы, обслуживаемые одним машинистом, должны быть оборудованы:

- устройствами дистанционной отцепки от вагонов;
- вторым пультом управления;
- зеркалами заднего вида и (или) видеокамерами заднего вида;
- устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку в случаях внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

- другими устройствами по схеме замещения в соответствии с Перечнем устройств безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады. Утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 13 августа 2013 г. № 1754р.

- поездными радиостанциями КВ и УКВ-диапазонов, средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью.

Локомотивы, занятые в маневровом движении, дополнительно должны быть оборудованы устройством наружной сигнализации местонахождения машиниста. Дополнительно могут оборудоваться маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (далее – МАЛС).

Локомотивы, занятые на подталкивании, хозяйственной работе и в пригородном движении, должны быть оборудованы приборами безопасности по схеме аналогично локомотивам в маневровом движении.

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

5.6. Экипировка, выполнение ТО-1, снабжение инвентарем и инструментом поездных локомотивов, обслуживаемых в «одно лицо», осуществляется сменой дежурного по эксплуатационному локомотивному депо с отметкой в журнале учета работы, периодических обслуживаний и ремонтов.

5.7. Выполнение ТО-1 пассажирским локомотивам проводится сдающей локомотивной бригадой при приёмке локомотива машинистом, работающим без помощника машиниста, а при сдаче – принимающей локомотивной бригадой. В остальных видах движения ТО-1 проводится машинистом локомотива во время технологических перерывов в соответствии с распоряжением Горьковской дирекции тяги от 18 марта 2016 г. № ГОРЬК ДТ-64/р. В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р «Об утверждении технологической инструкции технического обслуживания электровозов и тепловозов в эксплуатации» объёмы работ, выполняемых при ТО-1 локомотивов, поддержания локомотивов в культурном состоянии устанавливаются в перечне работ, который составляется начальником эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотивов, исходя из местных условий эксплуатации, с учётом объёмов работ, указанных в руководствах по эксплуатации локомотивов и утверждается начальником Горьковской дирекции тяги.

5.8. ТО-2 локомотивам, занятым в пассажирском движении, должно производиться квалифицированными ремонтными бригадами на смотровых канавах ПТОЛ, а маневровым локомотивам и локомотивам, занятым на

подталкивании – бригадой слесарей СЛД на ПТОЛ или машинистами в порядке, определённом распоряжением Горьковской дирекции тяги от 15 октября 2016 г. № ГОРЬК ДТ–188р «О введении в действие Технологии о проведении ТО-2 маневровым тепловозам серии ЧМЭЗ на удалённых станциях».

6. Требования к объектам инфраструктуры железных дорог при обращении поездов под управлением машиниста в «одно лицо»

Техническая эксплуатация путевого хозяйства:

6.1. Участки железных дорог, межстанционные перегоны, на которых осуществляется вождение поездов локомотивами, обслуживаемыми машинистами в «одно лицо», должны быть оборудованы:

путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации; средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;

устройствами контроля схода подвижного состава.

Железнодорожный путь должен содержаться в соответствии с нормами и допусками, установленными ПТЭ и распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р «Об утверждении и введении в действие инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути».

Технологическая эксплуатация радиосвязи:

6.2. На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая связь. Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двухстороннюю связь поездных машинистов локомотивов:

- а) с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка;
- б) с дежурными по железнодорожным станциям;
- в) с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, находящихся на одном перегоне;
- г) с дежурными по переездам и локомотивных депо в пределах одного перегона;
- д) с начальником (электромехаником) пассажирского поезда.

На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должна применяться станционная радиосвязь, устройства двухсторонней парковой связи. Станционная радиосвязь должна обеспечивать двухстороннюю связь в границах железнодорожной станции для ведения служебных переговоров между всеми участниками перевозочного процесса.

7. Обязанности дежурного персонала

7.1. При выдаче локомотива, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста, дежурный по депо сообщает лично по телефону дежурному по станции (парку) номер локомотива и фамилию машиниста и время его явки на работу.

7.2. Дежурный по станции (парку) записывает эти данные в журнал движения поездов формы ДУ-2, сообщает их поездному диспетчеру.

7.3. Поездной диспетчер обязан:

а) при получении информации от ДСП о готовящемся отправлении пассажирского поезда с локомотивом, обслуживаемым одним машинистом передать регистрируемый приказ на станции своего участка и при необходимости, поездным диспетчерам соседних участков по маршруту следования поезда по форме: «Поезд №..., отправляемый со станции ..., обслуживается машинистом без помощника машиниста. Обеспечьте безопасный пропуск. ДНЦ ...»;

б) после отправления пассажирского поезда обслуживаемого одним машинистом проконтролировать внесение работниками железнодорожной станции в систему «ГИД Урал - ВНИИЖТ» пометки «М» - работа машиниста в «одно лицо», без помощника машиниста;

в) на участках с диспетчерской централизацией информировать машиниста поезда об изменениях графика движения и порядка следования поезда по станциям участка;

г) вести на графике исполненного движения оперативный учёт таких поездов, на основании информации автоматизированной системы «ГИД Урал - ВНИИЖТ».

7.4. Дежурные по станции обязаны:

а) передавать информацию машинисту о готовности маршрута и открытии сигналов;

б) контролировать прохождение поезда по станции;

в) не допускать отправление поезда, обслуживаемого одним машинистом, со станции в следующих случаях:

1) при перерыве всех средств сигнализации и связи;

2) при неисправности поездной радиосвязи и отсутствии связи между машинистом и начальником пассажирского поезда (по докладу машиниста);

3) не допускать отправления поезда без получения регистрируемого приказа поездного диспетчера о следовании поезда под управлением машиниста «в «одно лицо» в пассажирском виде движения;

4) не допускать отправления поезда без письменного подтверждения

осмотрщика вагонов в журнале технического осмотра формы ВУ-14 о технической готовности поезда к отправлению;

5) при отправлении поезда, обслуживаемого одним машинистом, с начальной станции или станции формирования поезда внести в систему «ГИД Урал - ВНИИЖТ» пометку «М» - работа машиниста в «одно лицо», без помощника машиниста.

8. Регламент взаимодействия со всеми участниками перевозочного процесса.

Порядок допуска машиниста к работе:

8.1 Машинист обязан являться на работу в сроки, определяемые графиком работы и порядком, определённым приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо. После получения маршрутного листа ф. ТУ-ЗВЦУ и прохождения предрейсового инструктажа направляется в медицинский пункт для прохождения предрейсового (предсменного) медицинского осмотра.

При организации эксплуатационной работы в условиях функционирования технологии автоматического формирования электронного маршрута машиниста по прибытию к месту явки машинист обязан с помощью персональной магнитной электронной карты (далее - МЭК) зарегистрировать время явки в электронном терминале самообслуживания (далее - ЭТСО), которое фиксируется в электронном маршруте машиниста (далее - ЭММ). После регистрации явки машинист получает допуск для прохождения предрейсового или предсменного медицинского осмотра.

8.2. При получении положительного результата предрейсового (предсменного) медицинского осмотра и успешном прохождении инструктажа машинист является к дежурному по депо (при явке на удалённой станции к ДСП), который проверяет у него наличие документов обязательных при выполнении своих должностных обязанностей.

Дежурный по депо убеждается о наличии у машиниста в служебном формуляре ф. ТУ-57 заключения машиниста-инструктора о допуске к самостоятельной работе в «одно лицо» на обслуживаемых участках. По дате последней контрольно-инструкторской поездки определяет сроки выдачи разрешения на право выезда на пути общего пользования. Наличие удостоверения по охране труда и отметок своевременного прохождения проверки знаний, инструктажей по охране труда и противопожарной безопасности, предупредительных талонов по охране труда и безопасности движения, технического формуляра ф. ТУ-58 и обязательной отметки о

проведении аттестации работнику на знание ПТЭ в служебном формуляре ф. ТУ-57, автоматизированных системах ЕКАСУТР и АСУТ.

После проверки документов дежурный эксплуатационного локомотивного депо (далее - ТЧД) подписывает маршрут машиниста, заверяет подпись штампом и направляет машиниста к месту приёмки локомотива. Так же в маршрутном листе дежурный по эксплуатационному локомотивному депо отражает последние виды ремонта и технического обслуживания предъявляемого локомотива. Выдаёт носимую УКВ радиостанцию.

8.3. Если по результатам проверки выявлены несоответствия выполнения нормативных документов ОАО «РЖД», то машинист к работе не допускается до устранения замечаний, о чем дежурный по депо немедленно докладывает руководителю структурного подразделения Горьковской дирекции тяги для последующего проведения разбора. Ответственность о допуске машиниста к работе в «одно лицо», выдачу локомотивов в соответствии с требованиями ПТЭ и настоящей инструкции возлагается на дежурного по эксплуатационному локомотивному депо.

Порядок приёмки и сдачи локомотива:

8.4. Порядок приёмки локомотива машинистом при выезде из депо и при смене на станционных железнодорожных путях, также его сдачи определяется местной инструкцией, исходя из местных условий, утверждаемой заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению). Локомотив, предъявляемый машинисту для приёмки должен быть технически исправен.

При приёнке локомотива машинист контролирует устранение выявленных ранее неисправностей узлов, агрегатов, электрических цепей, ходовых частей локомотива и так далее, указанных в журнале учета работы, периодических обслуживаний и ремонтов и отметкой об устранении (роспись работника) представителями депо сервисного обслуживания. Проверяет работу автоматической локомотивной сигнализации, устройств и систем безопасности, локомотивной радиостанции и наличие штампов об их исправном состоянии, в журнале учета работы, периодических обслуживаний и ремонтов.

8.5. Приёмка локомотивов, предназначенных для вождения поездов и выполнения маневровой работы одним машинистом, с плановых видов ремонта осуществляется непосредственно командно-инструкторским составом и приёмщиком локомотивов. После проведения технического обслуживания ТО-2 (кроме ТО-3 тепловозов), приёмку локомотива производят машинисты маневрового движения при депо с последующей отметкой в журнале учета работы, периодических обслуживаний и ремонтов по форме «Локомотив принял в технически исправном состоянии, может обслуживаться машинистом в «одно лицо»», проставляет дату, Ф.И.О. и роспись.

Порядок выезда на станцию:

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-208/р от 31.08.2018

8.6. По окончании приёмки локомотива машинист обязан доложить ТЧД о готовности следовать на станцию. Для приготовления маршрута при маневровых передвижениях по тракционным путям (стрелочные переводы на ручном управлении), дежурным по депо привлекаются работники смены из числа машинистов.

При централизованном управлении стрелочными переводами дежурный по депо или оператор поста централизации готовит маршрут, открывает маневровые светофоры по маршруту следования и даёт команду машинисту на передвижение до сигнала границы примыкания станционных железнодорожных путей.

Регламент служебных переговоров всеми участниками процесса выполняется в соответствии с Приложением № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации приложение №8 к ПТЭ.

8.7. После остановки локомотива у границы примыкания тракционных путей и железнодорожных путей станции машинист, по радиосвязи сообщает дежурному по железнодорожной станции (далее - ДСП) номер локомотива, свою фамилию, время явки на работу, номер поезда, под который следует, и что управление локомотивом осуществляется машинистом без помощника машиниста.

8.8. После приготовления маршрута и выполнения установленного регламента служебных переговоров машинист выезжает на станцию. Все маневровые передвижения на станции производятся только при полностью подготовленном маршруте, информацию о его приготовлении ДСП передает машинисту по форме:

«Машинист ... (фамилия) локомотива №... под поезд №....., маршрут приготовлен полностью на №.... путь, маневровые светофоры(литеры) Вам открыты, дежурный по станции (фамилия)....». Машинист повторяет полученную информацию. ДСП, убедившись в правильности восприятия информации, подтверждает её словами «Верно, выполняйте».

Машинист убеждается в разрешающем показании первого попутного маневрового светофора, в правильности подготовленного маршрута и выезжает на станцию. При выполнении маневровых передвижений машинист следует с особой бдительностью и визуально контролирует положение каждого стрелочного перевода и наличие разрешающего сигнала на маневровых светофорах.

8.9. Маневровые передвижения локомотивов с 2 кабинами управления, при обслуживании их одним машинистом, при выдаче из депо под поезда и обратно осуществляются только из передней по ходу кабины. Порядок выдачи

из депо под поезд и заезда из под поезда в депо, следования по тракционным путям локомотивов обслуживаемых одним машинистом определяется в местных инструкциях.

9. Порядок прицепки и отцепки локомотива к составу поезда (от состава)

9.1. Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к железнодорожному составу и отцепке его от железнодорожного состава пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов и на перегонах, в пассажирском поезде на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда.

При подъезде к составу поезда машинист обязан остановить локомотив за 10-15 метров и далее, произвести плавное сцепление. Скорость подъезда к составу не должна превышать 3 км/час.

9.2. Сцепление локомотива с пассажирскими поездами, закрепленными специальными механическими упорами, проверяют только по сигнальным отросткам замков автосцепок и в соответствии с п. 100 Раздела № 5 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управление тормозами железнодорожного подвижного состава (далее - Правила), утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60).

9.3. После прицепки локомотива к составу и перехода машиниста в рабочую кабину по команде машиниста осмотрщик вагонов или составитель твоекратно продувает полным открытием концевого крана тормозную магистраль локомотива со стороны состава, соблюдая при этом требования техники безопасности. Машинист по показанию манометра тормозной магистрали определяет проходимость воздуха в момент полного открытия концевого крана. После этого осмотрщик вагонов или составитель поездов соединяет рукава между локомотивом и первым вагоном (до включения источника питания ЭПТ - при его наличии), открывает концевой кран сначала у локомотива, а затем у вагона.

9.4. Отцепка от состава пассажирского поезда производится осмотрщиком вагонов или составителем только после получения по радиосвязи от дежурного по железнодорожной станции (дежурного по парку) уведомления о закреплении подвижного состава в соответствии с нормами, установленными ТРА станции.

9.5. До отцепки локомотива от пассажирского поезда поездной электромеханик по команде машиниста отключает высоковольтные

электрические соединители (отопления) между локомотивом и составом, после чего докладывает об этом машинисту.

9.6. Выполнение операций по прицепке подталкивающего локомотива к составу и отцепке его от состава поезда возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов - на машиниста подталкивающего локомотива согласно п. 20 приложения № 5 ПТЭ.

Для выполнения данного технологического процесса станции машинист должен привести локомотив в нерабочее состояние, а именно:

- затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза путём постановки управляющего органа в крайнее 6 положение с созданием давления в тормозных цилиндрах 3,8-4,0 кгс/см² и зафиксировать специальным стопорным устройством от самопроизвольного отпуска;

- на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку, на электровозе опустить токоприёмники;

- привести в действие ручной тормоз локомотива, выключить тяговые двигатели, аккумуляторную батарею, изъять реверсивную рукоятку.

После приведения локомотива в нерабочее состояние машинист соблюдая требования охраны труда, производит визуальный осмотр правильности сцепления автосцепных устройств.

9.7. После прицепки в хвост поезда машинист подталкивающего локомотива обязан сообщить машинисту головного локомотива о готовности к отправлению.

9.8. Машинист головного локомотива, получив вышеуказанное сообщение, передаёт машинисту подталкивающего локомотива по натурному листу вес состава, длину поезда в осях. Отправление поезда осуществляется только после доклада машиниста «толкача» о готовности к отправлению. Начало подталкивания производится по команде машиниста головного локомотива плавным увеличением тяги.

9.9. Отцепку подталкивающего локомотива, с ходу или с остановкой, производить электропневматическим приводом расцепа автосцепок по команде машиниста головного локомотива по согласованию с дежурным по станции на пути приёма или у входного светофора станции, при этом машинист обязан произвести отцепку и остановку локомотива с таким учётом, чтобы остановить локомотив, не проезжая указанный светофор. При отцепке подталкивающего локомотива в режиме выбега машинист плавно набирает контроллером 5-9 позиций, включает кнопку «саморасцеп», после чего производит сброс позиций и остановку. Категорически запрещается при отцепке подталкивающего локомотива от поезда, следующего в режиме тяги, применение вспомогательного тормоза до отцепки толкача от состава.

9.10. При неисправности саморасцепа на подталкивающем локомотиве, выявленной в момент отцепки, подталкивающий локомотив следует до следующей станции по согласованию с ДСП (или ДНЦ) и производит отцепку на стоянке.

9.11. После отцепки подталкивающего локомотива от состава остановить локомотив служебным торможением с разрядкой тормозной магистрали краном машиниста усл. № 395, машинист переводит тумблер в положение АЛСН, включает АЛСН, САУТ, ТСКБМ, КОН и переходит в распоряжение ДСП. Запрещается приводить локомотив в движение до полного освобождения пути приёма станции поездом и без разрешения дежурного по станции.

9.12. В приёмоотправочном парке при сцеплении маневрового локомотива с составом для надвига на горку, в сортировочном парке после сцепления маневрового локомотива с первым вагоном машинист кратковременным движением от состава проверяет надёжность сцепления. Визуально убеждается в соответствии центров автосцепных устройств (исключение «забуферения») разности высот автосцепок требованиям ПТЭ. Ответственность за правильность сцепления локомотива и первого вагона возлагается на машиниста. О надёжном сцеплении локомотива с вагоном машинист докладывает руководителю манёвров.

Для выполнения данного технологического процесса станции машинист должен привести локомотив в нерабочее состояние, а именно:

- затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза путём постановки управляющего органа в крайнее 6 положение с созданием давления в тормозных цилиндрах $3,8-4,0$ кгс/см² и зафиксировать специальным стопорным устройством от самопроизвольного отпуска;
- на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку, на электровозе опустить токоприёмники;
- привести в действие ручной тормоз локомотива, выключить тяговые двигатели, аккумуляторную батарею, изъять реверсивную рукоятку.

После приведения локомотива в нерабочее состояние машинист по радиостанции докладывает руководителю работ о приведении подвижного состава в нерабочее положение и соблюдая требования охраны труда, производит визуальный осмотр правильности сцепления автосцепных устройств.

При отсутствии замечаний по сцеплению локомотива с первым вагоном и доклада руководителю работ машинист приводит подвижной состав в рабочее состояние в обратном хронологическом порядке.

Находясь на железнодорожных станционных путях машинист обязан соблюдать все требования охраны труда, а в ночное время все действия, проводимые вне локомотива, должны сопровождаться ручным фонарём.

В случаях выявления разницы по высоте между продольными осями автосцепок более норм, установленных п. 19 приложения № 5 к ПТЭ, машинист сообщает об этом руководителю манёвров для принятия решений по устранению нарушений содержания автосцепных устройств в эксплуатации. Машинисту запрещается приводить в движение маневровый состав до устранения выявленных замечаний.

10. Порядок опробования тормозов и подготовка к отправлению

10.1. Полное опробование тормозов в поездах при отправлении со станций отправления или формирования, с промежуточных железнодорожных станций производится порядком, установленным Правилами утверждёнными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60 (далее - Правила).

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста к опробованию тормозов на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах привлекаются начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники вагонов (головного, хвостового) по требованию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

10.2. Получив от осмотрщика вагонов информацию о наличии в составе пассажирских вагонов, недействующих локомотивов и моторвагонного подвижного состава и их загрузке (груженые, порожние), количество вагонов в пассажирском поезде, наличие вагонов с выключенными электропневматическими тормозами или вагонов оборудованных западноевропейским тормозом, ознакомившись с данными натурального листа поезда, машинист регулирует величину зарядного давления крана машиниста и включает воздухораспределитель локомотива на соответствующий режим.

10.3. В процессе опробования тормозов машинист обязан:

а) зарядить тормозную сеть поезда сжатым воздухом, убедиться в том, что плотность тормозной магистрали в установленных пределах и опробовать тормоза в соответствие с нормами и Правилами;

б) получить от осмотрщика вагонов «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», проверить правильность её заполнения, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом поезда и убедиться в соответствии тормозного нажатия поезда;

в) по натурному листу ознакомиться с составом пассажирского, вывозного, передаточного хозяйственного поезда, наличие вагонов занятых людьми, грузами отдельных категорий и открытого подвижного состава требующих особых условий ведения поезда.

10.4. Выдача предупреждений формы ДУ-61 производится работником железнодорожной станции порядком, определённым техническо-распорядительным актом станции (далее – ТРА).

11. Порядок подключения и отключения отопления в пассажирских поездах

11.1. Соединение и разъединение высоковольтных кабелей цепей электрического отопления пассажирского поезда производится поездным электромехаником.

В маршруте машиниста поездной электромеханик или начальник поезда производит отметку о фактическом количестве вагонов в поезде, которые централизованно обеспечиваются электроэнергией от электровоза и исправности системы электроотопления.

11.2. Для обеспечения своевременного выполнения технологических процессов по разъединению и соединению высоковольтной магистрали между головным вагоном и локомотивом, поездной электромеханик к моменту прибытия поезда на станцию смены локомотива, локомотивных бригад, прицепки или отцепки подвижного состава должен находиться в головном вагоне. Соединение высоковольтных кабелей производится только после выполнения опробования тормозов и получения машинистом «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

11.3. Разрешение на соединение и разъединение высоковольтных кабелей дается машинистом локомотива после отключения быстродействующих или главных выключателей, опускания токоприёмников и изъятия ключа управления (далее - КУ) из пульта управления. Также машинистом производится запись в журнале технического состояния локомотива ф. ТУ-152, что напряжение на локомотиве отключено, ставит число, время, свою и электромеханика Ф.И.О. и оба расписываются под сделанной записью.

11.4. Соединенные высоковольтные кабеля и штепсельные разъёмы должны быть плотно вставлены в розетки, а их крышки и крышки холостых приёмников должны быть заперты ключом отопления.

11.5. После соединения кабеля между первым вагоном и локомотивом, поездной электромеханик передает ключ включения отопления машинисту. С момента передачи ключа высоковольтная линия пассажирского поезда считается под высоким напряжением.

12. Порядок действий машиниста перед приведением поезда (локомотива) в движение при отправлении

12.1. После выполнения технологических процессов по подготовке поезда к отправлению, в которые входят: выезд с контрольного поста, снятие затормаживающих состав устройств, опробование тормозов, получение справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии и её проверки, машинист докладывает ДСП о готовности к отправлению.

Доклад производится по следующей форме: «Дежурный по станции, я машинист (фамилия) поезда №....., локомотив серии №....., на №.... пути к отправлению готов, поезд следует по участку под управлением одного машиниста».

После открытия выходного (маршрутного) светофора ДСП станции передаёт информацию машинисту о готовности маршрута отправления и открытии сигнала по форме «Машинист (фамилия) поезда №... на №.... пути станции, маршрут отправления готов, выходной (маршрутный) светофор.. (литер) открыт».

Машинист повторяет полученную информацию. ДСП, убедившись в правильности восприятия информации, подтверждает её словами «Верно, выполняйте».

12.2. Перед приведением поезда или одиночного локомотива в движение с железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора машинист должен убедиться, что устройства системы безопасности и радиостанции включены. Поездные документы, справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (проверить соответствие хвостового вагона с натурным листом) и предупреждения ф. ДУ-61 в наличии.

12.3. До отправления пассажирского поезда машинист обязан проверить радиосвязь с начальником поезда по форме: «Начальник поезда №.... Я машинист (фамилия) поезда №....., локомотив серии №....., следую по участку без помощника машиниста «в одно лицо».

Начальник поезда подтверждает полученную информацию и называет свою фамилию. Машинист записывает фамилию в журнал формы ТУ-152 и маршрут машиниста (раздел № 6). Начальник поезда также фиксирует данные машиниста и участок следования в журнал формы ВУ-8а.

При отсутствии связи с начальником поезда машинист сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции. Отправление поезда со станции оборота или смены локомотивных бригад при отсутствии радиосвязи с начальником поезда запрещается.

12.4. Перед отправлением поезда машинист по зеркалам заднего вида убеждается в отсутствие:

а) препятствий с левой и правой стороны поезда;

б) сигналов остановки, подаваемых работниками станции, провожающими поезд, а с пассажирским поездом - проводниками вагонов.

Убеждается в разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора и его принадлежности пути отправления, подает оповестительный звуковой сигнал (один длинный) и приводит поезд (локомотив) в движение.

12.5. При следовании по некодированным участкам пути железнодорожной станции, машинист ведёт поезд, с особой бдительностью, наблюдая за положением каждого стрелочного перевода, одновременно по зеркалам заднего вида следит за состоянием подвижного состава.

13. Обязанности машиниста при ведении поезда и выполнении маневровой работы

13.1. При управлении локомотивом в пути следования и выполнении маневровой работы на станционных железнодорожных путях, машинист обязан следить за свободностью железнодорожного пути, положением стрелочных переводов, сигналами, сигнальными указателями и знаками, и выполнять их требования. На электрифицированных участках контролировать состояние контактной сети. Обеспечить бесперебойную работу узлов и агрегатов в соответствии с техническими условиями эксплуатации локомотива.

В пути следования осмотр поезда машинист производит с помощью зеркал заднего вида. Осмотр машинного отделения машинистом производится только во время стоянок порядком установленным местной инструкцией, утверждённой заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

Во избежание проникновения посторонних лиц на поездные локомотивы, при обслуживании их машинистами в «одно лицо», кузовные двери подвижного состава должны быть закрыты на защелки.

13.2. При следовании двойной тягой, когда один локомотив обслуживается одним машинистом, в голову ставится локомотив, на котором локомотивная бригада находится в полном составе.

13.3. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист немедленно по поездной радиосвязи объявляет о причине задержки поезда машинистам локомотивов следующих по перегону и дежурным по

железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а при ведении пассажирского поезда дополнительно начальнику поезда.

13.4. Если затребован вспомогательный локомотив или другие средства оказания помощи для скорейшего возобновления движения, машинисту запрещается приводить поезд (локомотив) в движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет выдано соответствующее разрешение поездного диспетчера переданного лично или через дежурного по железнодорожной станции.

Действия машинистов остановившегося поезда и вспомогательного локомотива должны соответствовать требованиям распоряжения ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р «О введении порядка действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом».

13.5. В случае выхода из строя основных или дополнительных устройств и систем безопасности машинист дальнейшее следование осуществляет по регистрируемому приказу диспетчера поездного, который даёт право следовать до первой железнодорожной станции. Дальнейшее следование осуществляется только со вспомогательным локомотивом. Порядок следования до ближайшей станции производится порядком установленным нормативными документами ОАО «РЖД».

13.6. При выходе из строя локомотивной радиостанции УКВ диапазона связь с начальником поезда осуществляется при помощи носимой радиостанции. При отказе радиостанции КВ диапазона машинист по УКВ-радиосвязи сообщает о неисправности дежурному ближайшей станции и дальнейшее следование поезда до пункта смены локомотивных бригад осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера.

В случае выхода из строя радиосвязи КВ и УКВ диапазонов машинист следует до ближайшей станции с остановкой и о возникшей неисправности через дежурного по станции докладывает поездному диспетчеру, после чего установленным порядком заказывает вспомогательный локомотив.

13.7. Покидать кабину управления машинисту разрешается только после полной остановки поезда (локомотива) и закрепления его от самопроизвольного ухода. Перед уходом из кабины управления машинист обязан затормозить состав краном машиниста снижением давления в тормозной магистрали от 1,5 до 1,7 кгс/см², с последующей постановкой управляющего органа крана машиниста в третье положение (перекрыша без питания), привести в действие вспомогательный тормоз локомотива до достижения давления в тормозных цилиндрах от 3,8 до 4,0 кгс/см², зафиксировать фиксатором управляющий орган крана в шестом положении, на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку, на электровозе опустить

токоприёмники, привести в действие ручной тормоз, изъять реверсивную рукоятку, закрепить локомотив тормозными башмаками.

13.8. При движении поезда машинисту запрещается отвлекаться от управления для устранения возникших неисправностей. Для устранения неисправности необходимо остановить поезд служебным торможением, затормозить локомотив краном машиниста условный № 254 с постановкой ручки крана в шестое положение (зафиксировать фиксатором). Во всех случаях покидания кабины локомотива машинист должен доложить об этом ДСП (ДНЦ) по поездной радиосвязи, дальнейшие переговоры осуществляются по носимой радиостанции в УКВ диапазоне.

13.9. Разрешается по согласованию с поездным диспетчером (дежурным по станции) привлекать машиниста любого локомотива, стоящего на станции, для оказания помощи при устранении неисправности.

13.10. Машинисту подталкивающего локомотива набор и сброс позиций контроллера производить только по команде машиниста ведущего локомотива при соблюдении установленного регламента.

13.11. Для обеспечения постоянного взаимодействия машинист подталкивающего локомотива обязан через каждые 10 минут производить проверку работы радиостанции с машинистом ведущего локомотива.

13.12. В случае необходимости остановки поезда на перегоне служебным торможением или экстренным, при возникновении нестандартной ситуации, машинист головного локомотива в момент применения торможения докладывает машинисту подталкивающего локомотива о необходимости незамедлительно снять нагрузку,

13.13. При прибытии на станцию отцепки от поездов двух и более толкачей (при условии положительных температур воздуха) разрешается производить их объединение в сплотку. В этом случае роль помощника машиниста головного локомотива выполняет машинист второго локомотива. Локомотивы, прицепляемые к ведущему, переводятся в холодное состояние.

13.14. При маневровых передвижениях управление локомотивом производить только из передней кабины. Категорически запрещается производить передвижения из задней кабины локомотива. При невозможности управления локомотивом из передней кабины (из-за неисправности) локомотив выводится в депо вспомогательным локомотивом.

13.15. Маневровая работа производится при обслуживании локомотива машинистом в «одно лицо» и руководителем манёвров при наличии у последнего исправной носимой радиостанции.

13.16. В случае нарушения нормальной работы радиосвязи между машинистом и руководителем манёвров маневровая работа может быть продолжена по ручным сигналам составительской бригадой в два лица. В

качестве второго лица составительской бригады для передачи сигналов при манёврах привлекаются: второй составитель поездов, сигналисты, дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации, дежурные по станции.

13.17. Машинист локомотива, производящего маневры, не вправе приводить в движение локомотив без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двухсторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

13.18. На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров, в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление, выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

13.19. Перед приведением в движение локомотива машинист обязан лично убедиться в разрешающем показании маневрового светофора, что устройства безопасности и периодической проверки бдительности с автостопом и поездная радиосвязь включены.

13.20. Запрещается машинистам выполнять команды руководителя маневров, поступающие с нарушением установленного регламента переговоров. При получении машинистом локомотива непонятной команды, он обязан остановить маневровый состав (при движении), подать сигнал остановки, выяснить место нахождения руководителя маневров, получить повторную команду и только после этого продолжить движение.

13.21. При движении маневрового состава вагонами вперед составитель поездов должен находиться, как правило, на первой по ходу движения специальной подножке вагона (переходной площадке, тамбуре), а при её отсутствии идти по междупутью впереди осаживаемых вагонов, следить за сигналами светофоров, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути станции, в случае необходимости принимать меры для остановки маневрового состава.

13.22. При выполнении маневровой работы на локомотивах капотного

типа машинист обязан находиться с той стороны, с которой обеспечивается лучшая видимость пути, сигналов и руководителя маневров по маршруту следования. При производстве маневровой работы с включёнными автотормозами управление локомотивом производить с основного пульта.

13.23. При движении одиночного локомотива или маневрового состава локомотивом вперед на расстояние более 1 км составителю поездов разрешается находиться в кабине машиниста локомотива (кроме случаев перемещения локомотива или составов в пределах одного маневрового района). В этом случае составитель поездов должен находиться в кабине на стороне помощника машиниста и следить за правильностью положения стрелок в маршруте и отсутствием препятствий для движения.

13.24. При движении до 1 км составителю поездов разрешается находиться на подножке или площадке локомотива со стороны машиниста.

13.25. Перед началом маневровой работы при отсутствии видимости руководителя маневров запрещается машинисту приводить локомотив в движение без получения информации о месте его нахождения.

13.26. При необходимости оставления локомотива, выполняющего маневровую работу на станции, машинист обязан:

а) согласовать с дежурным по станции, горке, маневровым (поездным) диспетчером место стоянки локомотива;

б) закрепить локомотив двумя тормозными башмаками, приписанными к локомотиву (по одному с каждой стороны), с накатом на оба башмака;

в) затормозить состав краном № 394 (395) снижением давления в тормозной магистрали от 1,5 до 1,7 кгс/см², с последующей постановкой ручки крана машиниста в четвёртое (третье) положение;

г) затормозить локомотив ручным и прямодействующим тормозом с постановкой ручки крана машиниста усл. № 254 в шестое положение и закреплением на фиксатор;

д) заглушить дизель или опустить токоприёмник;

е) отключить аккумуляторную батарею;

ж) изъять из контроллера машиниста реверсивную рукоятку и взять её с собой;

и) закрыть окна и запереть двери кабины на ключ.

14. Требования, предъявляемые к поездной бригаде пассажирского поезда обслуживаемого машинистом, работающим в «одно лицо»

14.1. Поездная бригада пассажирского поезда, обслуживаемого машинистом, работающим без помощника машиниста, должна пройти техническое обучение со сдачей зачётов по следующим темам:

- а) отцепка и прицепка локомотива к составу поезда;
- б) вынужденная остановка поезда на перегоне;
- в) ограждение поезда при вынужденной остановке в пути следования;
- г) устранение неисправностей автотормозного оборудования вагонов и браковочные параметры колёсных пар по кругу катания;
- д) порядок проведения опробования автотормозов в пути следования;
- е) действия в аварийных и нестандартных ситуациях;
- ж) инструкция по охране труда и выполнению должностных обязанностей для проводников пассажирского поезда, обслуживаемых машинистом в «одно лицо»;
- и) настоящей инструкции,

14.2. Поездная бригада (начальник поезда, проводник хвостового вагона, поездной электромеханик) должна быть обеспечена переносными радиостанциями для связи с машинистом локомотива. После прицепки локомотива к составу производится проверка работы локомотивной и переносной радиосвязи машиниста с начальником пассажирского поезда.

Начальник поезда, поездной электромеханик обязаны пройти обучение порядку пользования поездной радиосвязью локомотива.

14.3. Руководство действиями поездной бригады пассажирского поезда возлагается на начальника поезда, а при его отсутствии (отдых и т.д.) на поездного электромеханика.

15. Порядок взаимодействия машиниста со всеми участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций

15.1. Во всех случаях самопроизвольного срабатывания автотормозов или срыве крана экстренного торможения (стоп-крана) в составе пассажирского тормоза, машинист обязан применить экстренное торможение путём постановки управляющего органа крана машиниста в шестое положение.

После остановки поезда машинист по поездной радиосвязи сообщает дежурным по станциям ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации поездному диспетчеру), машинистам встречных и вслед идущих поездов, начальнику пассажирского поезда о причине вынужденной остановки.

15.2. Начальник пассажирского поезда обеспечивает проверку состояния кранов экстренной остановки поезда (стоп-кранов) на всех вагонах (наличие пломбировки, отсутствие утечек воздуха). При невыявлении кранов экстренной остановки, приведённых в действие, поездная бригада производит проверку состояния тормозного оборудования вагонов и соединение тормозных рукавов между ними. Результаты осмотра начальник поезда докладывает машинисту

локомотива.

15.3. В случае необходимости (сход, неисправность подвижного состава, требующая вызов восстановительного, пожарного поездов) выполнение операций по закреплению и ограждению подвижного состава возлагается на поездную бригаду пассажирского поезда. Ограждение производится в соответствии с требованиями п.п. 45, 46, 47, 48, 49 Приложения № 7 ПТЭ «Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации» (далее - ИСИ), утверждённой приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162.

В случаях схода подвижного состава с нарушением габарита (без нарушения габарита), ограждение поезда производится проводниками головного и хвостового вагонов по указанию начальника пассажирского поезда. На многопутном участке по встречному пути петарды укладываются на расстоянии 1000 метров от головного локомотива и хвостового вагона поезда, а на однопутном участке - на расстоянии 800 метров. На участках, где обращаются поезда со скоростями свыше 120 км/ч, расстояние, на котором укладываются петарды, составляет 1700 метров.

После укладки петард проводники вагонов отходят на расстояние 20 метров от первой петарды в сторону своего поезда и действуют как сигналисты при ограждении опасного места на железнодорожном пути.

При ожидании вспомогательного локомотива, восстановительного и пожарного поезда, ограждение пассажирского поезда производится:

проводником хвостового вагона (если помощь оказывается с хвоста) укладкой петард на расстоянии 800 метров от хвостового вагона;

проводником головного вагона (если помощь оказывается с головы) укладкой петард на расстоянии 800 метров от головного локомотива;

После укладки петард проводник пассажирского поезда или машинист подталкивающего локомотива отходит на расстояние 20 метров от первой петарды в сторону своего поезда и показывает ручной красный сигнал в сторону ожидаемого поезда (локомотива).

16. Порядок взаимодействия работников в случаях непроизводственного травматизма

16.1. В случае возникновения транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производственной деятельностью на железнодорожном транспорте, машинист немедленно сообщает о причине применения экстренного торможения начальнику пассажирского поезда, который организует осмотр ходовых частей подвижного состава.

О вынужденной остановке поезда экстренным торможением машинист по поездной радиосвязи сообщает дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущим поездам.

16.2. После остановки начальник поезда, а в его отсутствие поездной электромеханик организуют осмотр пострадавшего и при необходимости оказания ему первой медицинской помощи. Одновременно поездной бригадой производится осмотр состояния подвагонного оборудования каждого вагона на предмет отсутствия дефектов по кругу катания колёсных пар, отпуска тормозов у вагонов по всему составу. О технической готовности вагонов начальник поезда сообщает машинисту локомотива до начала его приведения в движение.

Результаты осмотра пострадавшего и дальнейшие действия определяет начальник поезда, руководствуясь распоряжением ОАО «РЖД» от 29 мая 2015 г. № 290 «Регламентом действий работников структурных подразделений ОАО «РЖД» при получении информации о травмировании граждан, несвязанных с производством, подвижным составом».

16.3. В случае вынужденной остановки на перегоне подталкивающего локомотива следующего резервом по причине возникновения транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производственной деятельностью на железнодорожном транспорте, машинист подталкивающего локомотива по поездной радиосвязи сообщает дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущим поездов о причине вынужденной остановки. После докладывает ДСП (ДНЦ) о необходимости покинуть кабину для осмотра пострадавшего и оказания ему первой медицинской помощи. После закрепления и приведения в недействующее состояние локомотива порядком, установленным в п. 13.7 настоящей инструкции. Машинист производит осмотр пострадавшего и при необходимости оказывает ему первую медицинскую помощь, после чего осматривает локомотив. Результаты осмотра пострадавшего и локомотива докладывает по радиосвязи ДСП (ДНЦ) и далее руководствуется их указаниями в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 29 мая 2015 г. № 290 «Регламентом действий работников структурных подразделений ОАО «РЖД» при получении информации о травмировании граждан, несвязанных с производством, подвижным составом».

17. Действия в случае несанкционированного выезда автотранспорта на охраняемый (неохраняемый) переезд, железнодорожный путь

17.1. В случаях несанкционированного выезда автотранспортного средства в зону охраняемого (неохраняемого) переезда и когда создается угроза наезда, машинист незамедлительно применяет экстренное торможение.

17.2. Если наезд предотвратить не удалось, машинист после остановки установленным порядком докладывает дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущих поездов о причине применения экстренного торможения.

При выполнении регламента служебных переговоров в обязательном порядке указывает о состоянии габарита по соседнему пути и путях на многопутных участках обращения поездов. Аналогичные действия машинист выполняет в случае предотвращения наезда на посторонние предметы. Дальнейшие действия по выводу поезда с перегона определяет поездной диспетчер.

17.3. Информацию о допущенном транспортном происшествии машинист фиксирует на обратной стороне бланка ДУ-61, в которой указывает:

а) дату, время и место выявления нарушения (станция, перегон, путь, километр, пикет);

б) Ф.И.О. машиниста, номер локомотива и поезда;

в) Ф.И.О. дежурного по станции (поездного диспетчера, при диспетчерской централизации), начальника пассажирского поезда, кому была передана информация о возникновении транспортного происшествия или непроизводственного травматизма;

г) характер происшествия.

17.4. При следовании пассажирского поезда в случае применения экстренного торможения, по результатам осмотра вагонов (локомотива) составляется акт за подписью начальника поезда, машиниста локомотива и поездного электромеханика. По прибытию в основное депо приписки локомотивной бригады, машинист представляет письменный рапорт на имя руководителя структурного подразделения Горьковской дирекции тяги с указанием обстоятельства и причины произошедшего.

Также в соответствие с пунктом 1.1 распоряжения ОАО «РЖД» от 4 марта 2015 г. № 550р «Об утверждении Положения об организации работы с Книгой замечаний машинистов формы ТУ-137 в филиалах ОАО «РЖД» по прибытию в депо производит запись в данном журнале.

18. Порядок взаимодействия работников в случаях неисправности контактной сети, крышевого оборудования локомотива

18.1. Действия работников должны соответствовать требованиям Инструкции о порядке использования токоприёмников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации, утверждённой МПС РФ от 3 июля 2001 г. № ЦТ-ЦЭ-844.

18.2. При повреждениях контактной сети, токоприёмников, крышевого электрооборудования, при которых движение локомотива невозможно:

а) машинист пассажирского поезда обязан дать указание начальнику поезда о приведение в действие ручных тормозов вагонов, а при необходимости уложить и тормозные башмаки;

б) машинист подталкивающего локомотива закрепляет локомотив в соответствии с п. 13.7 настоящей инструкции;

в) в случае затребования вспомогательного локомотива произвести ограждение поезда в соответствии с Приложением № 7 ПТЭ.

19. Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных устройств

19.1. При ведении пассажирского поезда и самопроизвольном срабатывании автотормозов машинист, в соответствии п. 180 Раздела IX Правил, применяет экстренное торможение.

После остановки поезда машинист информирует по поездной радиосвязи дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации, поездного диспетчера), машинистов встречных и попутных поездов о причине вынужденной остановки. Даёт указание начальнику пассажирского поезда о закреплении оставшейся хвостовой части состава и выяснении причин саморасцепа.

19.2. После проверки начальником поезда (поездным электромехаником) состояние автосцепных устройств и тормозных рукавов разъединившихся вагонов, при отсутствии неисправностей, машинисту даётся команда на соединение с отцепившейся группой вагонов.

Соединение производится в соответствии с Приложением № 8 к ИДП.

19.3. В случае выявления неисправностей автосцепного устройства, машинист докладывает об этом поезвному диспетчеру для принятия решений по выводу поезда с перегона.

20. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара на локомотиве

20.1. При ведении пассажирского поезда и выявлении очага возгорания на локомотиве машинист обязан остановить поезд по возможности в месте, доступном для подъезда пожарной машины. В установленном порядке доложить об остановке и её причинах ДНЦ, ДСП ограничивающим перегон, машинистам встречных и попутных поездов о причине остановки. Вызвать начальника пассажирского поезда и доложить о возникновении пожара, подавая сигнал пожарной тревоги.

20.2. Если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, произвести отцепку локомотива в соответствии с инструкцией по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, утверждённой МПС РФ от 27 апреля 1993 г. № ЦТ-ЦУО-175, предварительно дав команду начальнику поезда о приведении в действие ручных тормозов вагонов и укладки тормозных башмаков. Через дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера, при диспетчерской централизации) затребовать пожарный поезд.

Отъехать на безопасное расстояние не менее 50 метров (при электротяге) от поезда и после закрепления локомотива от самопроизвольного ухода согласно пункта 13.7 настоящей инструкции приступить к ликвидации возгорания с применением всех средств пожаротушения, находящихся на локомотиве.

Если состав пассажирского поезда следует на тепловозной тяге и создается угроза разлива и возгорания дизельного топлива локомотив от состава поезда должен быть отведен на расстояние не менее 100 метров, а при необходимости и на большее.

20.3. Тушение пожара до прибытия пожарной команды и после снятия напряжения в контактной сети осуществляется с привлечением работников поезда бригады пассажирского поезда, а также работников локомотивных бригад встречных поездов, с соблюдением всех мер предосторожности.

20.4. В случаях, если отцепка локомотива от состава не требуется, машинист затормаживает поезд служебным торможением, для сохранения сжатого воздуха переводит управляющий орган крана машиниста в третье положение (перекрышка без питания). Затормаживает локомотив краном вспомогательного тормоза с созданием давления в тормозных цилиндрах 3,8-4,0 кгс/см² и фиксирует специальным запорным устройством. После чего приступает к ликвидации возгорания всеми имеющимися средствами.

20.5. При обслуживании подталкивающих локомотивов машинистами без помощников машиниста в случае возникновения пожара на локомотиве при следовании резервом машинист обязан:

а) перевести в нулевое положение контроллер пульта машиниста, выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель, опустить токоприёмник и остановить локомотив;

б) подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон, машинистам встречных и попутных поездов;

в) принять меры к закреплению локомотива согласно пункта 13.7 на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

г) 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 к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и сухой песок;

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

е) если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, через дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера, при диспетчерской централизации, машинистов встречных и вслед идущих поездов и локомотивов) затребовать пожарный поезд.

20.6. При обслуживании подталкивающих локомотивов машинистами без помощников машиниста в случае возникновения пожара на локомотиве при следовании в режиме подталкивания машинист обязан:

а) сообщить о возникновении пожара машинисту ведущего поезда;

б) произвести отцепку от состава поезда;

в) остановить локомотив;

г) далее действовать в соответствии с пунктом 20.5. настоящей инструкции.

20.7. Во всех случаях машинист руководствуется требованиями инструкции «По обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе», утверждённой МПС РФ от 27 апреля 1993 г. № ЦТ-ЦУО/175.

21. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара в подвижном составе пассажирского поезда

21.1. Начальник пассажирского поезда применяет все меры к остановке поезда, сообщает машинисту локомотива о возгорании в вагоне с указанием его номера по счёту с головы подвижного состава.

Машинист, получив информацию от начальника поезда, подает сигнал пожарной тревоги и принимает меры к остановке поезда по возможности на площадке и в удобном месте для подъезда пожарных машин, эвакуации пассажиров. О причине вынужденной остановки поезда на перегоне машинист сообщает дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущих поездов с затребованием пожарного поезда. На электрифицированных участках пути доложить поездному диспетчеру о снятии напряжения в контактной сети.

21.2. Начальник пассажирского поезда после остановки принимает меры к эвакуации пассажиров, закреплению состава всеми имеющимися средствами и совместно с поездной бригадой организует тушение пожара. Если не удаётся потушить очаг возгорания, машинист по указанию начальника поезда с участием электромеханика, который обязан отключить напряжение отопления состава (при его наличии), приступают к отцепке горящего вагона и отвода его на безопасное расстояние.

21.3. Отцепка горящего вагона осуществляется по команде начальника поезда (электромеханика) посредством носимой радиосвязи УКВ диапазона, только после закрепления хвостовой части состава от самопроизвольного ухода необходимым количеством тормозных башмаков и ручных тормозов вагонов. Машинист не вправе приводить локомотив в движение при отсутствии информации от начальника поезда (электромеханика) о закреплении оставшейся части вагонов.

21.4. Отъехав с горящим вагоном на безопасное расстояние, не менее 100 метров, после его закрепления с обеих сторон, произвести отцепку и проследовать далее с оставшейся частью вагонов на расстояние не менее 100 метров.

21.5. Во всех случаях машинист руководствуется требованиями инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, утверждённой Министерством путей сообщения РФ от 27 апреля 1993 г. № ЦТ-ЦУО/175.

22. Порядок действий работников при отсутствии ответа машиниста при вызове его посредством радиосвязи

22.1. При возникновении нестандартных ситуаций в вагонах пассажирского поезда, требующих вызова машиниста лицами его сопровождающих, и неполучения от последнего ответа на требуемый вызов, начальник поезда производит экстренное торможение путём срыва стоп-крана. После остановки, не перекрывая стоп-крана, направляется к локомотиву для выяснения причины отсутствия ответа. Данная мера применяется начальником поезда в тех случаях, когда машинист дважды не ответил на его вызов.

22.2. При подходе подвижного состава к железнодорожной станции при вызове машиниста дежурным по станции более 2-х раз и не получив ответа от вызываемого абонента, дежурный по станции производит перекрытие входного (выходного) светофора с разрешающего на запрещающее показание. Предпринимая дальнейшие попытки вызвать машиниста, одновременно о случившемся докладывает поездному диспетчеру.

После остановки поезда лично или через одного из работников железнодорожной станции выясняет причину отсутствия ответа машиниста на вызов дежурной по железнодорожной станции.

22.3. При вождении поездов на участках обслуживания с диспетчерской централизацией и в случае отсутствия ответа от машиниста на вызов поездного диспетчера, последний производит перекрытие входного (выходного) светофора с разрешающего показания на запрещающее и принимает все меры для выяснения причины отсутствия ответа. При необходимости к быстрейшему закреплению подвижного состава могут привлекаться все работники железнодорожного транспорта, связанные с обеспечением безопасности движения поездов.

23. Порядок взаимодействия работников в случае невозможности ведения поезда машинистом по состоянию здоровья

23.1. В случаях ухудшения самочувствия в пути следования (по возможности довести поезд до первой железнодорожной станции) и отсутствия возможности управлять подвижным составом, машинист обязан принять все меры к остановке поезда с последующим докладом дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации, поездному диспетчеру), встречных и вслед идущих поездов, а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда.

Остановку по возможности произвести в местах с профилем пути, позволяющим произвести удержание поезда от самопроизвольного движения, краном вспомогательного тормоза.

23.2. После остановки машинист переводит управляющий орган крана вспомогательного тормоза в крайнее шестое положение до создания давления в тормозных цилиндрах 3,8-4,0 кгс/см² управляющий орган крана фиксирует специальным устройством. Производит полное служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на 1,5-1,7 кгс/см² с последующей постановкой управляющего органа крана машиниста в третье положение (перекрыша без питания), изымает реверсивную рукоятку, ключ КУ и ожидает прибытие медицинских работников.

23.3. В случаях вынужденной остановки пассажирского поезда на перегоне по состоянию здоровья машиниста, начальник поезда после получения информации организует работу по его закреплению и ограждению, порядком установленным Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. До прибытия медицинских работников приступает к оказанию первой медицинской помощи машинисту.

23.4. При получении информации о неудовлетворительном состоянии машиниста работники локомотивных бригад встречных и вслед идущих поездов также обязаны оказать содействие в оказании помощи и обеспечении безопасности движения.

Порядок вывода подвижного состава с перегона определяет поездной диспетчер.

24. Порядок взаимодействия работников при получении машинистом информации о срабатывании средств контроля состояния подвижного состава КТСМ

24.1. Порядок действий работников при показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (Тревога-1, Тревога-2) производится согласно требований распоряжения ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 года №2580р «О вводе в действие Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД»

24.2. При необходимости остановки при показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (Тревога-1, Тревога-2) машинист обязан плавно остановить поезд и передать по поездной радиосвязи сообщение начальнику пассажирского

поезда: номер по счёту вагона, колёсной пары, сторону и уровень нагрева.

24.3. Начальник пассажирского поезда должен организовать силами поездной бригады осмотр греющегося узла (букса, редуктор, шкивы, генератор) вагона.

24.4. В случае не выявления нагрева на вагоне, указанном ДСП, начальник пассажирского поезда дополнительно проверяет на нагрев по два вагона с каждой стороны от указанного вагона.

24.5. Начальник пассажирского поезда докладывает машинисту о возможности дальнейшего следования, а тот, в свою очередь, дежурному по станции с указанием фамилии начальника пассажирского поезда.

24.6. О результатах осмотра и принятых мерах начальник пассажирского поезда составляет акт, один экземпляр отдаёт машинисту.

24.7. Если нагрев колёсной пары вызван не отпуском тормозов вследствие неисправности тормозного оборудования вагона, производится его отключение с последующим выпуском воздуха из запасного резервуара. О выключении вагона начальник поезда (поездной электромеханик) докладывает машинисту, который обязан пересчитать тормозное нажатие для определения скорости дальнейшего следования, изменения внести в справку «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

24.8. Если приборами контроля выявлен нагрев буксового узла на локомотиве, машинист после остановки поезда установленным порядком сообщает информацию всем причастным работникам, а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда. Покидая кабину управления локомотивом для осмотра экипажной части, машинист действует в соответствии с п. 13.8 настоящей инструкции. Результаты осмотра машинист докладывает дежурной по железнодорожной станции, а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда. Решение о дальнейшем следовании принимает машинист локомотива.

25. Порядок взаимодействия работников при получении информации о срабатывании УКСПС

25.1. При получении информации от речевого информатора постов безопасности о сбитой планке нижнего габарита, машинист обязан остановить поезд служебным торможением и установленным порядком сообщить причину вынужденной остановки дежурной по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации) машинистам встречных и вслед идущих поездов, а при следовании с пассажирским поездом начальнику поезда.

25.2. Начальник пассажирского поезда получив информацию о сбитой планке нижнего габарита, силами поездной бригады организует осмотр состава поезда с обеих сторон на наличие волочащихся деталей, посторонних предметов или схода подвижного состава. Результаты осмотра докладывает машинисту локомотива.

25.3. Для исключения несанкционированного движения подвижного состава при оставлении кабины управления для осмотра экипажной части, машинист выполняет требования пункта 13.7 настоящей Инструкции. Результаты осмотра докладывает ДСП (ДНЦ), а в пассажирском поезде начальнику поезда.

25.4. Если по результатам осмотра подвижного состава неисправности, повлекшие задержку поезда не выявлены, машинист действует согласно распоряжения ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 года №2580р «О вводе в действие Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД»

По прибытию на станцию подвижной состав повторно осматривается работниками вагонного хозяйства, а при их отсутствии, начальником пассажирского поезда. Подталкивающий локомотив осматривается машинистом локомотива, после приведения его в нерабочее состояние в соответствии с пунктом 13.7 настоящей инструкции и закреплении тормозными башмаками. При отсутствии неисправностей дальнейшее движение поезда осуществляется с установленной скоростью.

25.5. При выявлении неисправности, начальник поезда и поездной электромеханик устраняют её, о чем докладывают машинисту, который докладывает о принятых мерах начальником поезда с указанием его фамилии дежурной по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации) и сообщает о возможности дальнейшего следования.

25.6. При обнаружении волочения деталей подвагонного оборудования, не поддающегося устранению силами поездной бригады, или схода подвижного состава начальник пассажирского поезда сообщает об этом машинисту с указанием возможной причины. Полученную информацию машинист передает дежурной по станции и поездному диспетчеру, последний определяет порядок вывода поезда с перегона.

25.7. О результатах осмотра и принятых мерах начальник пассажирского поезда составляет акт, один экземпляр отдаёт машинисту.

26. Порядок взаимодействия работников при получении информации об искрении в составе поезда

26.1. При ведении поезда и получении информации об искрении в подвижном составе (если это не вызвано торможением через кран машиниста), машинист путём применения служебного торможения производит его остановку.

Установленным порядком докладывает причину остановки дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, поезвному диспетчеру при диспетчерской централизации, встречным и вслед идущим поездам, а при ведении пассажирского поезда начальнику пассажирского поезда.

26.2. Начальник пассажирского поезда после получения информации об искрении в составе поезда после его остановки организует осмотр подвагонного оборудования, обращая особое внимание на состояние тормозной рычажной передачи, отпуск тормозов по отходу колодок от круга катания колёсных пар и выходу штока тормозного цилиндра. При наличии вагонов с дисковыми тормозами отпуск тормозов проверяется по показаниям бортовых манометров. О технической готовности вагонов начальник поезда сообщает машинисту локомотива до начала его приведения в движение.

26.3. При выявлении неисправности тормозного оборудования начальник поезда (электромеханик) отключает тормозные приборы, выпускает воздух из запасного резервуара и даёт команду машинисту на протаскивание состава, для определения наличия ползунов на поверхности катания колёсных пар. По результатам осмотра начальник поезда (электромеханик) принимает решение о дальнейшем следовании подвижного состава.

Причину и номер вагона с неисправным тормозным оборудованием начальник пассажирского поезда сообщает машинисту, который в свою очередь докладывает дежурному по железнодорожной станции (поезвному диспетчеру, при диспетчерской централизации).

26.4. После остановки подталкивающий локомотив осматривается машинистом локомотива после приведения его в нерабочее состояние в соответствии с пунктом 13.7 настоящей инструкции и закреплении тормозными башмаками.

27. Порядок взаимодействия работников при несанкционированном движении вагонов, навстречу подвижному составу

27.1. При получении информации несанкционированного движения вагонов навстречу по пути следования пассажирского поезда, машинист 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. Начальник пассажирского поезда, получив данную информацию обеспечивает силами поездной бригады эвакуацию пассажиров и приведение в действие ручных тормозов вагонов.

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

27.3. После передачи информации машинист совместно с электромехаником поезда производят отцепку локомотива от состава, после чего следует навстречу движущимся вагонам. В зоне их видимости останавливает локомотив, приводит его в нерабочее состояние и покидает кабину управления, отходит на безопасное расстояние от подвижного состава.

27.4. При получении информации несанкционированного движения вагонов навстречу по пути следования подталкивающего локомотива, машинист обязан остановить локомотив, привести его в нерабочее состояние, закрепить локомотив тормозными башмаками и ручным тормозом, покинуть локомотив и отойти на безопасное расстояние.

28. Порядок взаимодействия работников в случаях отцепки вагонов на промежуточной станции

28.1. Отцепка вагонов на промежуточных станциях от поездов, обслуживаемых одним машинистом, производится в случаях возникновения неисправностей угрожающих их безопасному следованию по участку. Выполнение маневровой работы по исключению из состава поезда неисправных вагонов производится маневровым локомотивом и составителем поездов обслуживающих железнодорожную станцию.

При отсутствии маневрового локомотива на промежуточной станции, поездной диспетчер обязан передислоцировать его с ближайшей станции и организовать выполнение маневровой работы в соответствии с требованиями ИДП и порядком, определённым техническо-распорядительным актом (далее - ТРА) станции.

28.2. Машинист после отцепки вагонов обязан произвести перерасчёт тормозного нажатия с отметкой справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии. Дальнейшее ведение поезда осуществляется со скоростью, установленной Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава», утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60.

29. Порядок взаимодействия работников при обнаружении в пути следования лопнувшего рельса

29.1. После остановки поезда у светофора с запрещающим показанием на перегоне обслуживаемого участка машинист докладывает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам вслед идущих и встречных поездов о причине остановки, выясняет информацию о занятости впереди лежащего блок-участка.

Если впереди блок-участок не занят подвижным составом машинист, выждав время на отпуск тормозов, проследует светофор с запрещающим показанием порядком, установленным в ПТЭ, и следует с особой бдительностью, наблюдая за состоянием пути и со скоростью, обеспечивающей безопасность движения. При переключении на локомотивном светофоре огней с «красного» на «красно-жёлтый», «жёлтый», «зелёный» машинист должен зафиксировать километр и пикет, немедленно остановиться, сообщить начальнику пассажирского поезда причину остановки. Начальник поезда силами поездной бригады обеспечивает осмотр состояния рельсов на предмет наличия трещины или их повреждения (при наличии трещины возможно также искрение в этом месте). Если ничего не обнаружено, то машинист должен проташить состав на 20–30 см для повторного осмотра состояния рельс (так как при первичном осмотре возможно нахождение колеса на трещине).

29.2. При обнаружении лопнувшего рельса машинист пассажирского поезда останавливает поезд служебным торможением, вызывает начальника поезда и электромеханика, для осмотра пути и принятия решения о дальнейшем следовании. Машинист подталкивающего локомотива осматривает путь после приведения его в нерабочее состояние в соответствии с пунктом 13.7 и закреплении тормозными башмаками.

Пропуск по лопнувшему или остродефектному рельсу допускается только в присутствии и по разрешению бригадира пути.

АКТ**Проведения теоретических испытаний при переводе машиниста для
работы в одно лицо**

(Ф.И.О.)

Перечень нормативных документов	Сдал (не сдал)
Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации	
Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации	
Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации	
Распоряжение ОАО «РЖД» и Дирекции тяги	
Правила и инструкции по охране труда и производственной санитарии	
Действия в аварийных и нестандартных ситуациях	
Конструкция локомотива	

При проведении теоретических испытаний установлено, что машинист

_____ теоретические испытания по знанию

(Ф.И.О.)

Нормативных документов ОАО «РЖД», охраны труда, конструкции локомотива прошел и для определения практических навыков в работе машинистом тепловоза (электровоза) в одно лицо допускается к проведению контрольно заключительных поездок в _____ движении.

Председатель комиссии:

Начальник депо:

_____ (Ф.И.О.)

Члены комиссии:

