

Распоряжение ОАО "РЖД" от 12.07.2016 N
1384р

"Об утверждении и введении в действие
Положения о порядке действий бригад
специального самоходного подвижного состава
при возникновении аварийных и нестандартных
ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД"

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 12 июля 2016 г. N 1384р

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ И ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ
ДЕЙСТВИЙ БРИГАД СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ
НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"**

В целях обеспечения единого порядка действий бригад специального самоходного подвижного состава при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществ:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 августа 2016 г. прилагаемое [Положение](#) о порядке действий бригад специального самоходного подвижного состава при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД" (далее - Положение).

2. Руководителям подразделений аппарата управления, филиалов, других структурных подразделений ОАО "РЖД", а также его дочерних и зависимых обществ (по согласованию):

а) довести [Положение](#), утвержденное настоящим распоряжением, до сведения работников и обеспечить соблюдение его требований;

б) при необходимости внести изменения во внутренние документы в соответствии с требованиями [Положения](#).

Старший вице-президент ОАО "РЖД"
Г.В.ВЕРХОВЫХ

Утверждено
распоряжением ОАО "РЖД"
от 12 июля 2016 г. N 1384р

ПОЛОЖЕНИЕ
О ПОРЯДКЕ ДЕЙСТВИЙ БРИГАД СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ
И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"

1. Общие положения

1.1. Настоящее положение регламентирует порядок действия бригад специального самоходного подвижного состава (далее - бригад ССПС) при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД" и распространяется на работников железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД", а также в соответствии с установленным порядком на работников его дочерних и зависимых обществ, выполняющих работы по обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры.

1.2. Каждый работник должен знать свои обязанности при ликвидации аварии, правила пользования первичными средствами пожаротушения и средствами индивидуальной защиты (далее - СИЗ) и способы оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

1.3. При возникновении аварийных и нестандартных ситуаций необходимо действовать в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N 286 (далее - ПТЭ), Регламентом 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", утвержденным распоряжением от 30 декабря 2010 г. N 2817р, и Положением об организации в ОАО "РЖД" работы по системе информации "Работник на пути", утвержденным распоряжением от 6 ноября 2013 г. N 2374р.

1.4. При вынужденной остановке ССПС на перегоне, когда самостоятельное следование невозможно, машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений по радиосвязи словами: "Внимание, внимание, слушайте все! Я машинист поезда N ____, 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 числе двигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона. Информация передается в следующей последовательности: сначала на ультракоротковолновом (далее - УКВ) диапазоне (машинистам поездов, следующих во встречном или попутном направлении, затем на коротковолновом (далее - 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 N ____, фамилия, понял, поезд N ____ стоит на ____ км ____ пикете, ____ пути, ____ перегона", сделать пометку в бланке ДУ-61 о месте препятствия и принять меры к обеспечению безопасности движения поезда.

1.5. В случае отсутствия подтверждения восприятия информации от машинистов встречного и вслед идущего поездов, в том числе двигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона, машинист ССПС, 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.

1.6. Во всех случаях, когда машинист ССПС, 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, подать звуковой сигнал "Общая тревога" группами из одного длинного и трех коротких звуков. Оградить негабаритное место.

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

1.8. Во всех случаях, когда движение ССПС не может быть возобновлено в течение 20 минут, и отсутствует возможность удержать ССПС на месте на автотормозах, бригада ССПС обязана принять необходимые меры для закрепления и ограждения ССПС и смежного пути.

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

2.1. Порядок действий в случае появления признаков нарушения целостности тормозной магистрали ССПС производится в соответствии с Инструкцией по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог, утвержденной МПС Российской Федерации 4 октября 2000 г. N ЦП-ЦТ-ЦВ-797.

2.2. Основными причинами падения давления в тормозной магистрали ССПС являются:
разъединение тормозных рукавов или другое нарушение целостности тормозной магистрали;
саморасцеп автосцепки в ССПС;
сход подвижного состава.

2.3. Признаками падения давления в тормозной магистрали ССПС являются:
снижение скорости, не соответствующее профилю пути;
частое включение компрессоров;

быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах.

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

2.4. При падении давления в тормозной магистрали 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.

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

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

Помощник машиниста перед уходом для осмотра поезда обязан:

взять с собой сигнальные принадлежности, в ночное время - фонарь;
взять тормозной башмак для закрепления ССПС при остановке его на неблагоприятном профиле;
произвести осмотр всего ССПС для определения причины падения давления в тормозной магистрали;
убедиться, что все концевые краны находятся в закрытом положении, а рукав тормозной магистрали

подвешен на кронштейне, а в случае движения с вагонами дойдя до последнего вагона сверить его с номером, указанным в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

2.7. При выявлении разъединения тормозных рукавов помощник машиниста ССПС обязан:
произвести их осмотр, при необходимости - замену;
произвести сокращенное опробование тормозов.

При выявлении нарушения целостности тормозной магистрали ССПС и невозможности ее устранения бригада ССПС обязана по согласованию с ДНЦ заказать вспомогательный локомотив с хвоста ССПС для вывода хвостовой части с перегона или затребовать работников вагонного хозяйства для устранения неисправности.

2.8. Если при осмотре ССПС выявлен саморасцеп или обрыв автосцепок, помощник машиниста обязан:
принять меры к закреплению отцепившейся части ССПС путем укладки тормозных башмаков со стороны уклона и приведя в действие имеющиеся ручные тормоза ССПС;
доложить машинисту о закреплении отцепившейся части ССПС, расстоянии между ними, состоянии их автосцепок и тормозных рукавов.

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

При саморасцепе бригада ССПС обязана:

произвести, по возможности, соединение ССПС со скоростью осаживания головной части машины не более 3 км/ч;

заменить поврежденные тормозные рукава запасными, а в случае их отсутствия, снять с хвостовой части машины или переднего бруса ССПС;

выполнить сокращенное опробование тормозов после сцепления ССПС.

Если соединить ССПС невозможно, машинист обязан затребовать вспомогательный локомотив в хвостовую часть ССПС.

При выводе части ССПС с перегона необходимо оградить хвостовой вагон выводимой части развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны, а ночью - желтым огнем фонаря.

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

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

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

включить красные огни буферных фонарей;

обеспечить в установленном порядке ограждение ССПС;

доложить ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон);

провести осмотр места схода.

После личного осмотра места схода передать ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон) следующую информацию:

о наличии человеческих жертв;

о наличии габарита по соседнему пути;

о точном местоположении схода (километр, пикет);

о характере местности и наличии подъездов к железнодорожному полотну;

о количестве единиц подвижного состава, сошедших с рельсов;

о состоянии контактной сети и опор контактной сети.

В дальнейшем руководствоваться указаниями ДНЦ.

3. Порядок действий в случае обнаружения неисправности "толчок" в пути

3.1. При обнаружении бокового, вертикального "толчка" в пути следования машинист ССПС обязан:

применить служебное торможение и внимательно следить за состоянием ССПС до полной его остановки;

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

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)";

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

3.2. После остановки ССПС необходимо провести его осмотр. Если при осмотре ССПС неисправности не выявлены, после доклада ДСП о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч. После проследования опасного места следовать с установленной скоростью.

3.3. Если причиной толчка послужили: лопнувший рельс, размыв пути, обвал, выброс пути и другие неисправности пути, угрожающие безопасности движения поездов, дальнейшее следование ССПС 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 ССПС 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 ПТЭ.

3.4. Машинист ССПС, 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.

4. Порядок действий бригады ССПС 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 течение 10 секунд), машинист обязан применить экстренное торможение и принять все возможные меры к остановке ССПС.

Экстренное торможение также применяется, когда при проверке действия автотормозов при движении ССПС выявлено отсутствие требуемого тормозного эффекта на расстоянии, установленном местными инструкциями.

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

вызвать автостопное торможение, для чего выключить ЭПК при отсутствии давления в тормозных цилиндрах, а также выключить ЭПК и включить его без нажатия на кнопку РБ;

выключить тумблер питания КЛУБ-УП при включенном ЭПК.

При безуспешности попытки остановить ССПС, подать 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 ССПС на станцию или пропуску ССПС через станцию.

4.2. После остановки ССПС машинист обязан:

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

доложить в установленном порядке ДНЦ или ДСП ближайшей станции, а также машинистам вслед идущих поездов о причине остановки;

произвести проверку действия автотормозов по всему ССПС для выяснения причины неудовлетворительной работы.

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 ССПС до этой станции на основе регистрируемого приказа, передаваемого машинисту по поездной радиосвязи.

Контрольная проверка тормозов осуществляется совместно работниками локомотивного или вагонного хозяйства.

4.3. При следовании ССПС до станции машинист обязан:

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

следовать со скоростью не более 20 км/ч при желтом огне светофора;

остановить ССПС на расстоянии от 400 до 500 м до светофора с запрещающим показанием с последующим подтягиванием со скоростью не более 5 км/ч.

4.4. В случае, когда выявленную причину отказа автотормозов устранить невозможно, бригада ССПС

обязана:

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

5. Порядок действий бригады ССПС 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 ССПС обязан немедленно остановить ССПС экстренным торможением, одновременно подтвердить полученное сообщение и уточнить время ухода состава на встречу, а также в зависимости от поездной обстановки:

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

- сообщить, в зависимости от ситуации, по радиосвязи поездному диспетчеру или дежурному по станции о принятых мерах;

- затормозить вспомогательный тормоз после остановки ССПС до достижения максимального давления воздуха в тормозных цилиндрах и, в зависимости от типа ССПС, заглушить дизель, отключить рубильник аккумуляторной батареи;

- немедленно покинуть ССПС и отойти на безопасное расстояние, соблюдая меры личной безопасности.

5.2. В зависимости от складывающейся ситуации после остановки ССПС помощник машиниста, соблюдая меры личной безопасности, обязан:

- уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии для задержания идущего на ССПС встречного поезда (ушедшего со станции подвижного состава);

- немедленно отойти на безопасное расстояние после укладки башмаков.

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/ч**, при этом усилить контроль за состоянием ССПС и произвести остановку на ближайшей станции.

При наличии на станции осмотрщика вагонов осмотр ССПС производит работник вагонного хозяйства и дает заключение о возможности дальнейшего следования. Если на станции отсутствует осмотрщик вагонов, осмотр ССПС производит машинист ССПС в порядке, указанном в п. 6.3 настоящего положения.

Если при осмотре зарегистрированной части ССПС выявлен нагрев буксового узла по сравнению со смежными буксами частей ССПС 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 неисправной части ССПС в составе ССПС дается после осмотра буксового узла работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинистом ССПС.**

Если при осмотре не выявлены неисправности, машинист извещает ДСП (ДНЦ) и следует с установленной скоростью до ближайшей станции, где имеется работник вагонного хозяйства.

В случае обнаружения заторможенности колесных пар бригада ССПС обязана выявить причину и по возможности устранить неисправность, 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 ССПС на перегоне служебным торможением, проследовав хвостовой частью напольные устройства средств контроля;

- сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне;

- произвести осмотр ССПС в порядке, указанном в п. 6.3 настоящего положения.

При обнаружении явных внешних признаков разрушения буксового узла машинист должен доложить об этом ДСП (ДНЦ), который вызывает к подвижному составу работника вагонного хозяйства для определения

возможности дальнейшего следования зарегистрированной части ССПС.

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

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

В случае, когда ССПС был остановлен **с информацией о волочении**, а машинист при осмотре не выявил причину, он обязан осмотреть состояние всего ССПС с двух сторон. Если неисправность отсутствует, ССПС следует со скоростью **40 км/ч до входного светофора станции, и со скоростью 20 км/ч от входного светофора до остановки на пути приема**. Осмотр ССПС производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинистом ССПС 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 ССПС машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) ранее полученную информацию:

- о наличии в ССПС неисправных частей и их количество;

- о видах неисправностей (нагрев буксы, заторможенность колесных пар, нарушение нижнего габарита (волочения);

- о порядковом номере зарегистрированной подвижной единицы;

- об уровне (температуре) нагрева.

После уточнения информации, зная порядковый номер секций по натурному листу, машинист должен определить его инвентарный номер и не позднее 20 минут после остановки ССПС произвести осмотр зарегистрированной секции.

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), обратив внимание:

- на наличие "свежего" выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;

- на состояние крышки буксового узла (наличие окалины, цветов побежалости, вспучивание краски, деформации и пробоины крышки);

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

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

- на смещение (сдвиг) корпуса буксы;

- на перекося буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележек;

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

При отсутствии признаков нагрева букс, а также заторможенных колесных пар у осмотренной секции, машинист обязан осмотреть все секции в каждую сторону.

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

Результаты осмотра ССПС бригадой должны быть зафиксированы в журнале формы ТУ-152.

6.4. **При остановке ССПС на станции по показаниям КТСМ или по графику движения бригада ССПС (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть секции 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 ССПС по показаниям КТСМ осмотр машины 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 ССПС 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 ССПС и включить красные огни фонарей у буферного бруса;

сообщить по радиосвязи об остановке ССПС в порядке, установленном в [разделе 1](#) настоящего положения;

подать 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 ССПС;

сообщить ДСП или ДНЦ о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне.

Помощник машиниста обязан:

произвести осмотр ССПС с обеих сторон;

обратить внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава или сход с рельсов колесных пар;

осмотреть состояние датчиков УКСПС при условии их нахождения под ССПС или не далее 300 метров от хвостовой части ССПС, обратив внимание на количество, номера датчиков, следы разрушения или взаимодействия с элементами ходовых частей ССПС.

7.2. Если бригада остановленного ССПС обнаружила сход или волочение деталей ССПС, она обязана: выяснить состояние ССПС, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию ДНЦ или ДСП, ограничивающим этот перегон;

немедленно произвести ограждение ССПС в случае схода.

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

7.3. Если неисправность в ССПС не обнаружена, то ДСП по согласованию с ДНЦ принимает ССПС на станцию при запрещающем показании входного светофора в установленном порядке 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/ч, только после проследования сооружения всем составом.

7.4. ССПС, прибывший на станцию, осматривает работник пункта технического осмотра вагонов, а при его отсутствии - машинист ССПС. По результатам осмотра определяется порядок дальнейшего следования. Если неисправность не обнаружена, то ССПС следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с [установленной скоростью](#).

7.5. Если машинист ССПС 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 ССПС, 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 должен дать команду машинисту ССПС 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 ССПС.

7.7. В случае остановки ССПС из-за срабатывания УКСПС осмотр производит машинист ССПС. 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:

принять меры к остановке ССПС и включить красные огни фонарей у буферного бруса;

сообщить по радиосвязи об остановке ССПС в порядке, установленном в [разделе 1](#) настоящего положения;

направить помощника машиниста для осмотра ССПС, который обязан осмотреть ССПС с обеих сторон

до хвостовой части, обращая внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава или сход с рельсов колесных пар;

сообщить ДСП или ДНЦ о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне.

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

выяснить состояние ССПС, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию ДНЦ или ДСП, ограничивающим этот перегон;

немедленно произвести ограждение ССПС в случае схода;

согласовать с ДСП или ДНЦ дальнейшие меры по устранению последствий волочения или схода ССПС и восстановлению движения.

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

8.4. Если машинист ССПС 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 перегону или воспользоваться сотовой связью для передачи соответствующей информации.

8.5. В случае остановки ССПС из-за повреждения планки габарита подвижного состава машинист производит осмотр ССПС. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования, о чем докладывает ДСП или ДНЦ. ССПС следует с установленной скоростью до конечной станции, где производится повторный осмотр.

9. Порядок действий при вынужденной остановке ССПС на перегоне

9.1. При отказе на ССПС оборудования, обеспечивающего ведение машины, 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 ССПС до станции машинист обязан:

остановить ССПС по возможности на прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действия автоматические тормоза ССПС и вспомогательный тормоз с фиксацией его в крайнем тормозном положении, уложить тормозные башмаки со стороны уклона, если таковой имеется;

немедленно объявить по радиосвязи о причинах и месте остановки в соответствии с требованиями пункта 1.4 настоящего положения, кроме того, машинист ССПС обязан сообщить руководителю работ, после чего начинается десятиминутный отсчет времени для определения возникшей неисправности и возможности ее устранения. В исключительных случаях при отсутствии поездной радиосвязи с ДСП или ДНЦ машинист остановившегося ССПС принимает меры для передачи сообщения об остановке и затребовании вспомогательного локомотива через машинистов поездов встречного (попутного) направления или используя сотовую связь.

9.3. 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 тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов.

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

убедиться в фактическом месте нахождения ССПС по ближайшему километровому и пикетному столбикам;

затребовать вспомогательный локомотив через ДСП (ДНЦ), при этом указать местоположение (километр, пикет) головной части ССПС;

закрепить ручными тормозами, если движение ССПС не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и не имеется возможности удержать ССПС на месте на автоматических тормозах;

доложить по радиосвязи ДСП по ближайшей станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ о закреплении ССПС, указав количество тормозных башмаков, которыми закреплён ССПС.

9.5. Машинист ССПС, вынуждено остановившегося на перегоне, после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи обеспечивает ограждение ССПС в соответствии с ПТЭ и распоряжением ОАО "РЖД" от 27 февраля 2015 г. N 554р.

10. Порядок действий бригады ССПС при неисправности контактной сети

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

немедленно сообщить по радиосвязи об остановке ССПС в порядке, установленном п. 1.4 настоящего положения;

немедленно вызвать через ДСП или ДНЦ работников контактной сети;

принять возможные меры к исключению попадания людей в опасную зону, если контактный провод находится на крыше подвижного состава, после остановки ССПС.

Запрещается подниматься и выполнять какие-либо работы на крыше ССПС, выходить из машины и производить какие-либо работы на земле около машины, до снятия напряжения и заземления контактной сети прибывшими работниками ЭЧ.

10.2. После прибытия работников ЭЧ, снятия напряжения и заземления контактной сети бригада ССПС обязана:

произвести осмотр ССПС (без подъема на крышу) и контактной сети;

вызвать ДСП ближайшей станции или ДНЦ по радиосвязи и доложить о характере неисправности контактной сети с указанием возможной причины повреждения;

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

сообщить по радиосвязи ДСП (ДНЦ) станций, ограничивающих перегон, и машинистам вслед идущих поездов, о причине остановки, произвести закрепление ССПС согласно установленным нормам, если по условиям профиля невозможно проследовать место повреждения контактной сети, когда поврежденные конструкции выходят за габарит подвижного состава.

10.3. Бригада ССПС и работники контактной сети проводят расследование причин повреждения с оформлением акта.

11. Порядок действий при возникновении пожара в ССПС

11.1. При обнаружении пожара в ССПС при следовании по перегону машинист должен остановить ССПС на участке, по возможности горизонтальном и благоприятном для подъезда пожарных поездов и пожарных автомобилей (у шоссе дорог, переездов).

11.2. Категорически запрещается останавливать ССПС с горящими секциями 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 бригады.

В отдельных случаях, когда ССПС находится на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь и т.д.) или, когда пожар потушить имеющимися средствами не представляется возможным, машинист ССПС по согласованию с ДНЦ может продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре ДНЦ или ДСП, на которую следует ССПС, для принятия ими мер.

Остановка ССПС на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящий ССПС не располагался под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

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

11.4. До получения приказа энергодиспетчера о снятии напряжения в контактной сети и ее заземления работниками ЭЧ запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети и воздушных линий электропередачи на расстояние менее 8 м до мест их соприкосновения с землей, а также до подвижного состава, оборудования инфраструктуры, сооружений и заземленных конструкций, которых касается упавший провод.

До снятия напряжения в контактной сети, тушение горящих объектов ССПС, находящихся под контактной сетью, разрешается производить первичными средствами пожаротушения оснащенными ССПС (порошковые и углекислотные огнетушители), в инструкциях которых разрешается тушить электроустановки до 1000 В, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

Использование водных, порошковых, химических, пенных или воздушно-пенных огнетушителей разрешается только после снятия напряжения и заземления контактной сети. В тех случаях, когда прибытие представителя дистанции электроснабжения и получение письменного разрешения требует времени, за которое может произойти значительное развитие пожара с опасными последствиями, допускается передача вышеуказанного разрешения по любому виду связи. Допускается тушение пожара водой со снятием напряжения с контактной сети или ВЛ без их заземления.

11.5. Организация работ по тушению пожара в ССПС до прибытия пожарных подразделений осуществляется:

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

на перегоне и станциях, находящихся на диспетчерской централизации, - бригадой ССПС.

11.6. После остановки ССПС бригада обязана:

принять меры по закреплению ССПС на месте, уточнить расположение очага пожара и при необходимости отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи;

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

запереть кабину, из которой производилось управление, и приступить вместе с помощником к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и песок;

если ССПС оборудован установкой пожаротушения привести ее в действие;

отцепить и отвести горящую секцию от ССПС на 200 м, закрепить ее и до прибытия пожарной охраны применить усиленные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара с помощью имеющихся первичных средств пожаротушения и подручных средств. Если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить головную часть ССПС и отвести его 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.

11.7. По прибытии подразделений пожарной охраны машинист, помощник машиниста и члены бригады поступают в распоряжение руководителя тушения пожара и действуют по его указаниям, оказывают помощь в прокладке рукавных линий, принимают участие в эвакуации материальных ценностей и т.д.

12. Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар ССПС

12.1. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар ССПС бригада обязана:

осмотреть колесную пару и определить наличие ослабления или сдвига бандажа на ободе колесного центра и ступицы колеса на оси;

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

отключить тяговый электродвигатель и привод осевого редуктора на ССПС с гидропередачей, исключить действие тормозов при провороте бандажа и ступицы колеса на оси колесной пары поставить новую метку и довести ССПС до конечной станции, установив контроль за техническим состоянием данной колесной пары;

произвести запись в журнале технического состояния ССПС.

13. Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи

13.1. При выходе из строя КВ или УКВ диапазона радиостанции на ССПС, 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.

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

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

13.4. При выходе из строя КВ и УКВ диапазонов радиостанции машинист должен довести ССПС до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

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

14. Порядок действий при неисправности устройств безопасности

14.1. В случае возникновения неисправности системы безопасности типа КЛУБ и отсутствия возможности восстановления ее действия машинист обязан:

незамедлительно получить регистрируемый приказ ДНЦ на следование ССПС с неисправными устройствами безопасности;

следовать при зеленом огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/ч при отсутствии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона;

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

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

14.3. По прибытию на конечный пункт следования машинист должен доложить руководству о случае ведения ССПС с неисправными приборами безопасности, а также сделать об этом запись на оборотной стороне маршрутного листа АУ-12 и в журнале технического состояния ССПС ТУ-152.

14.4. При следовании с неисправными устройствами безопасности запрещается:

передавать управление ССПС помощнику машиниста;

помощнику машиниста отлучаться из кабины управления.

15. Порядок действий в случаях получения сообщений о минировании ССПС или совершения террористического акта в ССПС

15.1. При получении устного сообщения о минировании ССПС 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;

принять меры к снижению скорости до 40 км/ч по согласованию с ДНЦ и ДСП ближайшей станции и следовать до станции, указанной ДНЦ;

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

16. Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять ССПС

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

остановить ССПС экстренным торможением, для чего перевести ручку крана машиниста в крайнее правое положение (VI положение) или ручку комбинированного крана в крайнее правое положение;

перевести в крайнее тормозное положение ручку крана вспомогательного тормоза после остановки ССПС и зафиксировать ее фиксатором;

сообщить о случившемся по радиосвязи ДНЦ, ДСП ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне;

оказать первую помощь машинисту;

согласовать с ДНЦ порядок дальнейших действий;

принять меры к остановке ССПС при отсутствии возможности дальнейшего следования по согласованию с ДНЦ.

17. Порядок действий бригады ССПС в случаях травмирования человека подвижным составом или обнаружения в габарите подвижного состава травмированного человека

17.1. В случае травмирования человека подвижным составом или обнаружения в габарите подвижного состава травмированного человека машинист ССПС обязан:

остановить ССПС экстренным торможением с одновременной подачей звуковых сигналов большой громкости;

сообщить по радиосвязи ДНЦ, ДСП и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне о транспортном происшествии;

дополнительно сообщить ДНЦ, ДСП о наличии пострадавших, необходимости вызова скорой помощи, наличии габарита соседнего пути после осмотра места происшествия;

ожидать бригаду скорой медицинской помощи, а в случае невозможности прибытия медицинских работников к месту транспортного происшествия обеспечивает при наличии технической возможности доставку пострадавшего до ближайшего места, где может быть осуществлена его передача бригаде скорой

медицинской помощи;

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

17.2. Машинист (помощник машиниста) обязан:

определить место нахождения пострадавшего и оценить его состояние;

определить необходимость оказания первой помощи пострадавшему и оказать пострадавшему первую помощь;

доложить машинисту ССПС о состоянии пострадавшего;

наблюдать за пострадавшим до прибытия бригады скорой помощи;

организовать транспортировку пострадавшего на ССПС при наличии технической возможности под наблюдением не занятых производственными обязанностями работников или пассажиров (по согласованию), обученных правилам оказания первой помощи, в случаях, если невозможно прибытие бригады скорой медицинской помощи к пострадавшему на место транспортного происшествия;

помочь пострадавшему сесть в вагон ССПС, в случаях, если пострадавший может самостоятельно передвигаться;

зафиксировать пострадавшего на табельных носилках (при наличии), одеть пострадавшему воротник шанца (при наличии);

доложить машинисту о готовности пострадавшего к транспортировке, с привлечением имеющихся работников переместить пострадавшего на носилках в вагон ССПС.

В случае, если пострадавший находится в непосредственном контакте с частями подвижного состава и освободить его не представляется возможным, через ДНЦ, ДСП вызвать работников службы спасения, специализированные бригады, которые имеют все необходимое оборудование для извлечения пострадавших. В ряде случаев возможно до приезда спасателей или сотрудников скорой помощи оказывать первую помощь пострадавшему в зажатом состоянии. Проводить его эвакуацию следует только в том случае, когда возможные последствия таких действий будут менее опасны, чем оставление пострадавшего в частях подвижного состава (угроза пожара или взрыва и т.п.).

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

17.3. Машинисту, работающему без помощника машиниста, разрешается управление ССПС только с одной кабиной управления.

Пономерный список ССПС, обслуживаемых машинистами без помощника машиниста, согласовывается с начальником сектора ССПС дирекции инфраструктуры и утверждается начальником дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

Машинист ССПС, работающий без помощника машиниста, обязан иметь при себе персональную носимую часть телемеханической системы бодрствования машиниста (ТСКБМ), выдаваемую под роспись.

Запрещается передача носимой части ТСКБМ другим лицам.

Машинист ССПС, работающий без помощника машиниста обязан знать:

Инструкцию по организации работы машиниста специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре ОАО "РЖД", работающего без помощника машиниста от 26.02.2014 N 520р;

техничко-распорядительные акты (ТРА) станций на участке обслуживания, приказы, распоряжения, инструкции, направленные на обеспечение безопасности движения и охраны труда в ОАО "РЖД".

Проходить периодическую аттестацию работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, проверку знаний ПТЭ, настоящей инструкции, должностной инструкции, приказов, распоряжений, инструкций, направленных на обеспечение безопасности движения и охраны труда, ТРА станций на участке обслуживания и других нормативных документов МПС России, Минтранса России и ОАО "РЖД".

18. Порядок действий при возникновении основных видов неисправностей

18.1. Неисправность двигателя.

18.1.1. Двигатель не запускается, в цилиндрах не происходит воспламенение топлива или происходит только в начале запуска:

необходимо проверить и заменить форсунки или распылители, устранить неисправность насоса;

проверить всасывающий трубопровод;

проверить плотность топливопроводов перед вспомогательным топливоподкачивающим насосом;

проверить уровень топлива в топливном баке, в случае непоступления топлива в расходный бак - перелить топливо из основного бака в ведро и залить в расходный бак;

проверить уровень охлаждающей жидкости в системе охлаждения двигателя.

18.1.2. Двигатель запускается и останавливается:

необходимо промыть или заменить элементы фильтра;

последовательно отсоединить концы трубопроводов, определить место засорения, продуть засоренный трубопровод;

выпустить из расходного бака топливо с водой и заполнить бак чистым топливом.

18.1.3. Аккумуляторная батарея разряжена:

проверить уровень и удельную плотность электролита;

при необходимости долить дистиллированную воду в каждый аккумулятор или заменить.

18.1.4. Двигатель не развивает мощности, выхлоп дымный:

снять воздушный фильтр;

при необходимости очистить воздухоподводящую аппаратуру;

проверить правильность положения воздушной заслонки;

осмотреть топливоподводящую аппаратуру на предмет наличия трещин, перегибов, потертостей, ослабления соединений (подсос воздуха в систему);

заменить фильтрующие элементы фильтров топливной системы.

Долить охлаждающую жидкость в радиатор только при не работающем двигателе.

Крышку жидкостного радиатора открывать, используя толстую материю, для предотвращения ожога рук.

При невозможности запустить двигатель необходимо затребовать вспомогательный локомотив, руководствуясь [разделом 9](#) настоящего положения.

18.2. Неисправность гидропередачи:

необходимо убедиться в правильном положении реверса гидропередачи (в зависимости от необходимого направления движения). При необходимости вытащить палец соединяющий шток с тягой пневмоцилиндра. После чего установить шток реверса в необходимое положение;

проверить шток переключения между маневровым и поездным режимами. Шток должен находиться в полностью выдвинутом положении, т.е. поездном режиме. Далее установить шток в необходимое положение;

на золотниковой коробке открутить гайку крепления трубопровода подачи давления на вентиль управления включением гидропередачи и вручную с помощью отвертки надавить на золотник до упора;

При невозможности устранить неисправность необходимо затребовать вспомогательный локомотив, руководствуясь [разделом 9](#) настоящего положения.

18.3. Действия бригады при неисправностях рабочих органов на следующих типах машин.

18.3.1. Машина вакуумная уборочная:

при неисправности манипулятора проверить включение главного источника питания и при необходимости заменить плавкие предохранители; цепь в управляющем кабеле, редукционный клапан блока клапанов, ограничитель высоты;

при неисправности одной из пропорциональных функций манипулятора проверить и при необходимости заменить электрический модуль;

при отказе электрической системы перевода машины в транспортное положение вручную передвинуть золотники гидрораспределителей в положение подъем манипулятора и застопорить их;

при отказе гидравлической системы разгрузить гидравлическую систему, заглушить двигатель и подключить аварийный электрический гидронасос 24V (ЗИП).

18.3.2. Машина щебнеочистительная:

если во время работы по вырезке задеты нивелировочные тросы, то необходимо подтянуть нивелировочные тросы и осмотреть их на предмет повреждений и осуществлять последующую работу по вырезке с постоянным контролем основных параметров вырезки;

если упал или зажат маятник, то необходимо осмотреть положение всех маятников, установить их в рабочее положение и осуществлять последующую работу по вырезке с постоянным контролем основных параметров вырезки;

если невозможно настроить показатели вырезки в автоматическом режиме, то необходимо остановиться, перейти на ручной режим настройки системы и осуществлять последующую работу по вырезке с постоянным контролем основных параметров вырезки;

при поломке гидроцилиндра поперечного перемещения желоба для приведения машины в транспортное положение необходимо на неисправном гидроцилиндре выпустить масло и в принудительном порядке задвинуть желоб в транспортное положение;

при поломке гидроцилиндра подъема желоба для аварийного перемещения в транспортное положение необходимо произвести подъем с помощью устройства, представляющее собой поворотную укосину с ручной талью;

при любой механической неисправности на машине производится замена неисправных элементов на новые.

18.3.3. Машина выправочно-подбивочно-рихтовочная.

При аварийной остановке двигателя для приведения рабочих органов необходимо:

перекрыть кран, соединяющий насосную станцию с гидравлической системой машины, и открыть кран от аварийной гидравлической станции;

запустить двигатель аварийной гидравлической станции, прогреть двигатель в течение от 1 до 2 минут.

Проверить давление в гидравлической системе машины по манометру на рабочем пульте;

отвернуть (ослабить) накидные гайки рукавов высокого давления гидроцилиндра роликовых захватов подъемно-рихтовочного устройства (ПРУ) и поднять ПРУ в верхнее положение, зафиксировать транспортными креплениями;

поднять подбивочные блоки в верхнее положение. Закрепить блок в транспортном положении;

управляя соответствующими переключателями с рабочего пульта поднять подбивочные блоки в верхнее положение;

поднять уплотнители торцов шпал и зафиксировать в транспортном положении;

остановить двигатель аварийной гидравлической станции;

сброс давления контролировать по показаниям штатных контрольно-измерительных приборов на рабочем пульте;

перекрыть кран от аварийной гидравлической станции;

открыть кран, соединяющий насосную станцию гидравлической системой машины.

18.3.4. Путевой машинный гайковерт.

а) для подъема блоков гайковертов:

отключить электродвигатели привода гидронасосов НШ-50 с ПУ;

открыть вентиль ВИ-160, соответствующий поднимаемому блоку (остальные ventили ВИ-160 должны быть закрыты);

отвернуть винт гидрозамка на 3 - 4 оборота, не допуская его полного выворачивания из штуцера;

при помощи ручного гидравлического насоса ГН-60 произвести подъем блока до высоты, позволяющей установить крюк транспортного запора в отверстие проушины рамы машины;

зафиксировать блок транспортным запором;

завернуть до упора винт гидрозамка;

опустить блок гайковерта на проушины рамы машины;

закрыть вентиль ВИ-160 для соответствующего блока.

б) для подъема очистителей креплений:

отключить электродвигатели привода гидронасосов НШ-50;

открыть вентиль, соответствующий поднимаемому очистителю креплений (остальные ventили должны быть закрыты);

при помощи ручного гидравлического насоса произвести подъем балки очистителя креплений до высоты, позволяющей установить стопорный валик в отверстия в стойке и в проушинах подвесной балки;

повернуть ручку валика в зафиксированное положение;

закрыть вентиль.

в) для подъема устройства для смазки болтовых креплений:

перекрыть кран маслопровода;

перевести разобщительный кран в положение "ПЕРЕКРЫША";

отсоединить шток пневмоцилиндра от подвесной балки;

закрепить пневмоцилиндр в положении, обеспечивающем габарит подвижного состава;

поднять подвесную балку до высоты, позволяющей совместить отверстия в стойках и в кронштейнах балки;

установить в отверстия стопорные тяги;

в случае отсутствия возможности произвести подъем подвесной балки, отсоединить блок смазывающих роликов от кронштейна их крепления к подвесной балке.

18.3.5. Снегоуборочные машины.

а) для подъема крыла при отказе одного цилиндра:

отсоединить подводящие шланги цилиндра подъема крыла;

домкрат установить под нижний шарнир крыла рабочей поверхностью штока, а упорной поверхностью на грунт или на обрезок шпалы;

поднять крыло до верхнего упора, затем установить металлическую распорку (обрезок трубы диаметром не менее 51 мм);

поднять крыло в транспортное положение;

при достижении крылом крайнего транспортного положения снова установить домкрат под крыло и освободить металлическую распорку;

опустить домкрат, чтобы транспортная скоба крыла уперлась в транспортную выемку рамы машины;

установить винтовую стяжку и убрать домкрат.

б) для сдвижки крыла при отказе цилиндра:
отсоединить шланги цилиндра сдвижки крыла;
поднять крыло в штатном режиме до необходимой высоты;
произвести сдвижку крыла вручную;
при достижении крылом крайнего транспортного положения опустить крыло, чтобы транспортная скоба крыла уперлась в транспортную выемку рамы машины;
установить винтовую стяжку.

в) для управления положением крыла при отказе цилиндров:
отсоединить подводящие шланги цилиндров подъема крыла и цилиндров сдвига крыла;
домкрат установить под нижний шарнир крыла рабочей поверхностью штока, а упорной поверхностью на грунт или на обрезок шпалы;
подняв крыло до верхнего упора, необходимо установить металлическую распорку (обрезок трубы диаметром не менее 51 мм);
привести крыло в транспортное положение вручную;
при достижении крылом крайнего транспортного положения снова установить домкрат под крыло и высвободить металлическую распорку;
далее опустить домкрат, чтобы транспортная скоба крыла уперлась в транспортную выемку рамы машины, установить винтовую стяжку и убрать домкрат.

г) для подъема питателя при отказе механизма:
подъем питателя осуществить при помощи 2-х винтовых стяжных устройств;
перед установкой стяжных устройств необходимо открыть крыло, поставить кран подъема питателя в нейтральное положение и отсоединить шланги подвода воздуха от пневмоцилиндров;
стяжное устройство одним концом подвесить на петлю крепления транспортировочной стяжки на раме машины, а вторым концом закрепить за крюк крепления транспортировочной стяжки на питателе;
подъем осуществить синхронно до необходимой высоты;
при достижении высоты транспортного положения произвести закрепление питателя стяжными устройствами.

18.3.6. Автомотрисы и мотовозы.

а) для приведения в транспортное положение площадки монтажной:
установить специальную рукоять (имеется в ЗИПе машины) в отверстие на торце электродвигателя привода механизма, для поворота площадки монтажной отжать колодочный тормоз поворотного механизма крана путем опускания рукоятки ручного привода тормоза;
вращая рукоять в нужном направлении (в зависимости от положения площадки) установить площадку монтажную в транспортное положение;
плавным вращением по часовой стрелке вентиля на гидрораспределителе гидроцилиндра подъема площадки монтажной, опустить площадку в крайнее нижнее положение;
при ручном опускании площадки монтажной вращение вентиля гидрораспределителя производить только с использованием специального ключа;
после полного опускания площадки монтажной установить ventиль в исходное положение;
после приведения площадки монтажной в транспортное положение закрепить ее транспортными растяжками и транспортным затвором.

б) для приведения в транспортное положение крана грузоподъемного:
отжать колодочный тормоз поворотного механизма крана грузоподъемного путем опускания рукоятки ручного привода тормоза;
для вывода из зацепления червячного редуктора поворота крановой установки вставить специальную рукоять (имеется в ЗИПе машины) в отверстие на торце червячного редуктора привода поворотного механизма крана грузоподъемного;
вращая рукоять в нужном направлении (в зависимости от положения стрелы) установить кран в транспортное положение;
плавным вращением по часовой стрелке вентиля на гидрораспределителе гидроцилиндра подъема крана опустить кран в крайнее нижнее положение;
после полного опускания крана установить ventиль в исходное положение;
после приведения крана грузоподъемного в транспортное положение закрепить его транспортными растяжками.

Приведение в транспортное положение производить при снятом напряжении в контактной сети.

в) для приведения в транспортное положение аутригеров:
в случае падения давления в гидросистеме машины открыть (против часовой стрелки) кран ручного подъема одного из аутригеров;
с помощью ручного гидравлического насоса, расположенного в центральной части под рамой машины, привести аутригер в транспортное положение;

закрепить аутригер транспортным затвором.

Для приведения рабочих органов автоматрисы соблюдать следующую последовательность: 1 - приведение рабочих органов в боковой габарит; 2 - приведение рабочих органов в верхний габарит.

При невозможности устранения неисправности по п. 18.3 необходимо затребовать восстановительный поезд, руководствуясь [разделом 9](#) настоящего положения.

18.4. При необходимости изменения порядка действий при возникновении основных видов неисправностей составных частей в вышеприведенных примерах необходимо пользоваться руководством по эксплуатации конкретной путевой машины.

19. Перечень нормативных документов, использованных
в Положении о порядке действий бригад специального
самоходного подвижного состава при возникновении аварийных
и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД"

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. N 286.

2. 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", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 30 декабря 2010 г. N 2817р.

3. Положение об организации в ОАО "РЖД" работы по системе информации "Работник на пути", утвержденное распоряжением ОАО "РЖД" от 6 ноября 2013 г. N 2374р.

4. Инструкция по охране труда для машинистов железнодорожных строительных машин ИОТ РЖД-4100612-ЦДРП-036-2012, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 29 декабря 2012 г. N 2770р.

5. Руководство по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального подвижного состава ОАО "РЖД", утвержденное распоряжением ОАО "РЖД" от 23 декабря 2010 г. N 2697р.

6. Технические требования к противопожарной защите специального подвижного состава, утвержденные МПС России 15 января 2002 г. N ЦПО-28П.

7. Нормы оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения, утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 17 декабря 2010 г. N 2624р.

8. Порядок обеспечения работников ОАО "РЖД" средствами индивидуальной защиты, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 28 декабря 2012 г. N 2738р.

9. Инструкция по охране труда машиниста (водителя) и помощника машиниста (водителя) автоматрисы, мотовоза и дрезины ИОТ РЖД-4100612-ЦДИМ-008-2013, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 19 декабря 2013 г. N 2817р.

10. Регламент действий работников структурных подразделений ОАО "РЖД" при получении информации о травмировании граждан, не связанных с производством, подвижным составом, утвержденный ОАО "РЖД" 29 мая 2015 г. N 290.

11. Правила электробезопасности для работников ОАО "РЖД" при обслуживании электрифицированных железнодорожных путей, утвержденные ОАО "РЖД" 3 июля 2008 г. N 12176.

12. Правила по безопасному нахождению работников ОАО "РЖД" на железнодорожных путях, утвержденные распоряжением ОАО "РЖД" от 24 декабря 2012 г. N 2665р.

13. Руководство по эксплуатации 36993-00-00 РЭ "Система обеспечения безопасности движения специального самоходного подвижного состава I категории КЛУБ-УП", утвержденное МПС России 12 ноября 1999 г. N ЦРБ-704.

14. Руководство по эксплуатации "Телемеханическая система контроля бодрствования машиниста (ТСКБМ)", утвержденное ОАО "РЖД" 10 апреля 2007 г. НКРМ.424313.003 РЭ-ЛУ.

15. Инструкция по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог, утвержденная МПС России 4 октября 2000 г. N ЦП-ЦТ-ЦВ-797.
